



CORTE DEI CONTI

SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO PER IL VENETO

**DELIBERAZIONE E RELAZIONE
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 (SECONDO *FOLLOW-UP*)**

(art. 3, comma 6, legge 14 gennaio 1994, n. 20)

Deliberazione n. 195/2025/GEST/Referto Salvaguardia Mo.S.E.



CORTE DEI CONTI

MAGISTRATO RELATORE:

Consigliere Elena BRANDOLINI

EDITING

Dino VOLPATO

Carmelo MANENTI

INDICE

<i>Deliberazione</i>	<i>I</i>
Premessa	1
1 Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna: necessità di ulteriore monitoraggio	9
2 Le criticità non risolte in esito al primo <i>follow-up</i>	12
3 Le misure consequenziali adottate: sovrapposizione delle competenze	15
3.1 Valutazioni	18
4 Le misure consequenziali adottate: complessità della disciplina contrattuale	20
4.1 Commissario straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E.	20
4.2 Consorzio Venezia Nuova	21
4.3 Provveditore interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia e Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque	23
4.4 Valutazioni	24
5 Le misure consequenziali adottate: attività di vigilanza e monitoraggio dei tempi di ultimazione delle opere del Sistema Mo.S.E. - Collaudo e consegna delle opere	27
5.1 Commissario straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E.	27
5.2 Consorzio Venezia Nuova	29
5.3 Provveditore interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia e Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque	30
5.4 Valutazioni	31
6 Misure consequenziali adottate: esecuzione contrattuale e stato di realizzazione dei lavori. Riscontro alle aree più significative di criticità contrattuale	34
6.1 Commissario straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E.	34
6.2 Consorzio Venezia Nuova	35
6.3 Provveditore interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia e Autorità per la Laguna di Venezia, Nuovo Magistrato alle Acque	38
6.4 Valutazioni	40
7 Misure consequenziali adottate: Piano di avviamento e correlato Piano delle manutenzioni	43
7.1 Commissario straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E.	43
7.2 Consorzio Venezia Nuova	45
7.3 Provveditore interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia e Autorità per la Laguna di Venezia.....	50
7.4 Valutazioni	54
8 Gli atti successivi di rilevanza e la rimodulazione dei quadri economici e dei cronoprogrammi	57
8.1 Atti che non sono stati trasmessi al controllo preventivo di legittimità.....	57
8.2 Cronologia degli Atti adottati successivamente al 7°Atto attuativo della Convenzione generale.....	61
8.3 Cronoprogramma	64
8.4 Valutazioni	64
9 Valutazioni conclusive	66



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

Nell'adunanza del 29 settembre 2025

composta dai magistrati:

Francesco UCCELLO	Presidente
Elena BRANDOLINI	Consigliere Relatore
Amedeo BIANCHI	Consigliere
Vittorio ZAPPALORTO	Consigliere
Giovanni DALLA PRIA	Primo Referendario
Paola CECCONI	Primo Referendario
Chiara BASSOLINO	Primo Referendario
Emanuele MIO	Referendario

VISTO l'articolo 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 decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, recante "Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia" ed in particolare l'art. 95 "Misure per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia";

VISTO il d.l. 31 dicembre 2024, n. 208, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2025, n. 20, recante "Misure organizzative urgenti per fronteggiare situazioni di particolare emergenza, nonché per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza" ed in particolare l'art. 5 "Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture";

VISTO il regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, approvato dalle Sezioni riunite con deliberazione 16 giugno 2000, n. 14/DEL/2000 e successive modificazioni;

VISTA la delibera della Sezione n. 196/2020/GEST del 29 dicembre 2020, con la quale è stata approvata la 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;

VISTA la delibera della Sezione n. 38/2022/GEST/Referto Salvaguardia Mo.S.E., del 16 marzo 2022, con la quale è stata approvata la relazione concernente gli esiti del primo *follow-up* sulla verifica delle misure consequenziali adottate dalle Amministrazioni interessate in conformità all'art. 3, comma 6, della legge n. 20 del 1994, come modificato dall'art. 1, comma 172, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, con riserva di adozione di un nuovo *follow-up*;

VISTA la deliberazione n. 50/2023/INPR del 22 febbraio 2023, con la quale la Sezione ha approvato il programma di attività per l'anno 2023, mantenendo il controllo/referto sullo stato di avanzamento e di esecuzione delle opere del Mo.S.E., nonché sul relativo stato di avviamento (secondo *follow up*), non essendo ancora ultimati i lavori e le opere oggetto di controllo;

VISTA la deliberazione n. 118/2024/INPR del 28 febbraio 2024, con la quale la Sezione ha approvato il programma di attività per l'anno 2024, che comprende l'indagine/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;

VISTA la deliberazione n. 18/2025/INPR del 22 gennaio 2025, con la quale la Sezione ha approvato il programma di controllo per l'anno 2025 includendo, nell'ambito delle indagini aventi ad oggetto il dissesto idrogeologico e la salvaguardia manutentiva a difesa del territorio e dell'ambiente, la prosecuzione dell'indagine/referto (secondo *follow up*) sulla Salvaguardia della Laguna di Venezia e sullo stato di esecuzione e di avviamento delle opere del Mo.S.E., tesa a verificare le misure consequenziali adottate dalle Amministrazioni interessate per dare seguito alle raccomandazioni contenute nelle relazioni precedenti e per assicurare il governo e/o il superamento delle criticità ivi rilevate, da svolgersi in collegamento funzionale con le risultanze delle verifiche del controllo preventivo di legittimità sugli atti;

VISTE le note istruttorie di questa Sezione, prot. n. 719 del 6 febbraio 2024 e prot. n. 5205 del 31 luglio 2025, e le risposte fornite dai Soggetti interloquiti, come di seguito elencate: a) Commissario straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E., nota prot. U-28/2024 del 6 marzo 2024 (acquisita al prot. Cdc n. 1234 in pari data); b) Consorzio Venezia Nuova, nota prot. n. 3719 CLQ del 6 marzo 2024 (acquisita al prot. Cdc n. 1256 del 7 marzo successivo) e nota prot. n. 11866 CLQ del 29 agosto 2025 (acquisita al prot. Cdc n. 6018 del 29 agosto successivo); c) Provveditore interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia, note prot. nn. 8686, 8687 e 8688 del 7 marzo 2024 (acquisite al prot. Cdc ai nn. 1281, 1284 e 1286 dell'8 marzo 2024), sostituite, successivamente, dalle note prot. nn. 8782, 8783 e 8784 dell'8 marzo 2024 (acquisite al prot. Cdc ai nn. 1319, 1321, 1323 in pari data), nota prot. U 30/2025 del 22 agosto 2025 (acquisita al prot. Cdc n. 5763 in pari data) e nota U 32/2025 del 9 settembre 2025 (acquisita al prot. Cdc n. 6378 del 10 settembre successivo); d) Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alla Acque, nota prot. U 30/2025 del 22 agosto 2025 (acquisita al prot. Cdc n. 5761 in pari data) e nota U 32/2025 del 9 settembre 2025 (acquisita al prot. Cdc n. 6379 del 10 settembre successivo);

CONSIDERATO che dal controllo di gestione sull'infrastruttura di rilevanza strategica emergono molteplici profili tecnici e finanziari d'interesse per il Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti;

CONSIDERATO che l'art. 5 del d.l. n. 208 del 2024 ha disposto la soppressione del Commissario straordinario per il completamento delle opere del Sistema Mo.S.E. e trasferito le relative funzioni e compiti all'Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque – con efficacia dal 31 dicembre 2024;

VISTA l'ordinanza del Presidente n. 26/2025 di convocazione della Sezione per l'odierna seduta;

UDITO il Magistrato relatore, Consigliere Elena Brandolini;

APPROVA

l'allegata relazione, che costituisce parte integrante della presente deliberazione, concernente l'indagine/referto (secondo *follow-up*) 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.

DISPONE

che copia della presente delibera sia 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 del Consorzio Venezia Nuova; al Presidente dell'Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque; nonché al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

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

Così deliberato nella Camera di consiglio del 29 settembre 2025.

Il Magistrato relatore

Elena BRANDOLINI

f.to digitalmente

Il Presidente

Francesco UCCELLO

f.to digitalmente

Depositata in Segreteria il 15 ottobre 2025.

Il Direttore di Segreteria

Letizia ROSSINI

f.to digitalmente

PREMESSA

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, esitato nella deliberazione n. 196/2020/GEST del 29 dicembre 2020, è il risultato di una complessa attività istruttoria espletata dalla Sezione 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, la gestione e l'avviamento dell'opera pubblica.

A conclusione dell'analisi svolta, il referto aveva evidenziato profili di criticità ovvero di difformità rispetto alla corretta e sana gestione, per i quali si rendeva necessaria l'adozione di apposite azioni correttive o di miglioramento gestionale da parte delle amministrazioni controllate. Pertanto, veniva espressa una serie coordinata di raccomandazioni nei confronti delle Autorità, Enti ed Organismi, destinatari del controllo-referto, investiti dell'adozione delle misure organizzative e d'autocorrezione amministrativa, in conformità alle competenze agli stessi assegnate dall'ordinamento giuridico ed amministrativo, e delle funzioni pubbliche e/o di rilevanza pubblica ricoperte.

Ciò, tenuto conto che 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, di talché la salvaguardia della città e dell'ambiente lagunare costituisce una priorità, riconosciuta dall'ordinamento italiano attraverso un apposito regime speciale¹, 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. Alla normazione speciale segue, poi, la normazione di settori specifici² nonché

¹ Le tre leggi speciali fondamentali sono: la legge 16 aprile 1973, n. 171 - "Interventi per la salvaguardia di Venezia" (prima legge speciale), la legge 29 novembre 1984, n. 798 - "Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia" (seconda legge speciale) e la legge 5 febbraio 1992, n. 139 "Interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna" (terza legge speciale). 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. Inoltre, 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.

² Si pensi, ad esempio, alla l. 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

quella generale contenente disposizioni specifiche di finanziamento/rifinanziamento delle leggi speciali e/o di singole opere di interesse generale e strategico, cui si aggiunge la legislazione regionale, per quanto di competenza.

Il composito quadro normativo 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 loro contenuti sono stati anche 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.

La normativa in tema di Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna è stata, di recente, innovata in modo significativo ad opera del d.l. 14 agosto 2020, n. 104 (cd. "Decreto Agosto"), convertito, con modificazioni, dalla l. 13 ottobre 2020, n. 126, che ha istituito, all'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, sottoposto 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, co. 3, d.l. 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla l. 11 agosto 2014, n. 114)³ e, da ultimo, dal d.l. 31 dicembre 2024, n. 208 recante "Misure organizzative urgenti per fronteggiare situazioni di particolare emergenza, nonché per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza", convertito, con modificazioni, dalla l. 28 febbraio 2025, n. 20 (in particolare, l'art. 5 "*Disposizioni urgenti in materia di Infrastrutture*") di cui si dirà in prosieguo di trattazione.

Va poi ricordata, 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, 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 richiamata legge n. 366/1963,

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 l. 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 di dotarsi di adeguati sistemi di trattamento in conformità ai progetti predisposti dal Comune.

Occorre menzionare, altresì, 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, si inseriscono 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 le quali l'obbligo d'intervenire sugli scarichi viene esteso anche a stabilimenti ospedalieri, enti assistenziali, ristoranti e strutture alberghiere.

³ Per l'analisi approfondita del quadro normativo si rinvia al Referto del 2020.

recante “Nuove norme relative alla Laguna di Venezia e di Marano-Grado”, che all’art. 1 precisa: *“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 Laguna⁴.

Bisogna, poi, considerare che la Laguna si estende per 550 km², 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 estinzione⁵.

La salvaguardia del sistema territoriale costituito dalla Laguna di Venezia, che comprende anche il suo litorale e il relativo “Bacino scolante”⁶, impone, quindi, il mantenimento di forme di equilibrio tra la trasformazione/evoluzione naturale dei luoghi e gli interventi antropici volti a migliorare le condizioni di vita della popolazione in essa radicata⁷.

⁴ 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, poi Provveditorato interregionale alle opere pubbliche del Triveneto, ora Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque. Detta delimitazione del territorio fu approvata nel 1784 dal Veneto Senato, realizzata fra il 1791 e il 1792 e più volte revisionata. 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). Da ultimo, con il d.m. 9 febbraio 1990 (adottato in conformità alla prescrizione di cui all’art. 2 della richiamata legge), sono stati inclusi nello specchio lagunare le tre bocche di porto e l’isola di S. Erasmo.

⁵ *“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 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”).

⁶ 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 compone 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 2.068 km². La complessità territoriale, idrografica e amministrativa del territorio del Bacino scolante nella Laguna di Venezia può essere sintetizzata in alcune cifre: rete idrica di oltre 2.500 km, che riversa in laguna, attraverso 27 sbocchi, circa 2,5 milioni di metri cubi di acqua al giorno e circa 30.000 metri cubi di sedimenti all’anno. Il territorio, nella sua nuova perimetrazione ufficiale (Consiglio Regionale del Veneto, deliberazione n. 23 del 7 maggio 2023) interessa parzialmente quattro province del Veneto (Venezia, con 28 comuni; Treviso, con 22 comuni; Padova, con 54 comuni; Vicenza, con 4 comuni) per un totale di 108 comuni, tenuto conto anche dei comuni il cui territorio appartiene parzialmente al Bacino scolante, in quanto rientranti anche nella “Zona di ricarica delle risorgive”.

⁷ I vari studi effettuati nel tempo hanno dimostrato che 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.

Pertanto, 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.

In siffatto contesto, 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, come tale, inserita nel Primo programma delle infrastrutture strategiche⁸ da realizzare ai sensi delle leggi 21 dicembre 2001, n. 443 e 1° agosto 2002, n. 166, nonché del d.lgs. 20 agosto 2002, n. 190, e, in quanto opera per la salvaguardia di Venezia (di cui rappresenta una parte importante), soggiace anche alla normazione speciale per Venezia, per espressa previsione legislativa (art. 16, co. 4, d.lgs. n. 190/2002). Nell'ambito, poi, del rapporto contrattuale disciplinato dalla Convenzione generale del 1991 (rep n. 7191), in essere tra il Magistrato alle Acque (poi Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Triveneto) ed il Consorzio Venezia Nuova, è stata dettata una disciplina *ad hoc* per la realizzazione delle opere di regolazione delle maree⁹ le quali, quindi, sono estratte dal contesto del "Piano generale degli interventi" dettato per la salvaguardia della Laguna in generale.

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, ossia: gli interventi generali per la Salvaguardia e il Sistema Mo.S.E.

I primi, ineriscono alle attività finalizzate alla salvaguardia fisica e ambientale di Venezia e della laguna, fanno riferimento al "Piano generale degli interventi" approvato dal Comitato di cui all'art. 4 della legge n. 798/1984, e si snodano, in particolare, attraverso 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) e attività collegate

⁸ 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 in data 18 febbraio 2002 e pubblicata in GU del 21 marzo 2002, n. 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 infrastrutture strategiche"), all'interno del quale è inserito anche il Sistema Mo.S.E. che, successivamente, è stato inserito anche nell'Intesa generale quadro tra il Governo e la Regione del Veneto sottoscritta in data 24 ottobre 2003.

⁹ È emerso in atti 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".

(l'Arsenale di Venezia, il Campanile di San Marco, il sito archeologico di San Marco in Boccalama).

A sua volta il Sistema Mo.S.E.¹⁰, che ricade nell'alveo operativo dell'art. 3 della l. n. 798/1984 e rappresenta una parte ("Sottoinsieme") del menzionato Piano generale degli interventi, 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 porto¹¹, in grado di isolare la Laguna dal mare durante gli eventi di alta marea e di 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.

Quanto al meccanismo, le paratoie, in stato di inattività, sono piene di acqua e giacciono in alloggiamenti collocati nel fondale. In tale stato, quindi, esse non sono visibili. In caso di pericolo di marea sostenuta, nelle paratoie viene immessa aria compressa che le svuota dall'acqua. Nel corso di tale operazione, via via che l'acqua esce, le paratoie, ruotando attorno all'asse delle cerniere, si sollevano fino a emergere e a bloccare il flusso della marea in ingresso in Laguna e restano così in funzione finché non cala la marea e laguna e mare raggiungono lo stesso livello. Finita l'emergenza, le paratoie vengono nuovamente riempite di acqua e tornano nel loro alloggiamento in fondale.

¹⁰ 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 d.p. n. 9304 del 16 gennaio 2003. Acquisiti i prescritti pareri *ex art.* 3, co. 4, della legge n. 139/1992, si è passati alla redazione del progetto esecutivo, che è stato valutato positivamente dal CTA nel giugno 2003 dando il via ai lavori.

¹¹ Si tratta di complessive 4 barriere di difesa collocate nei tre varchi del cordone litoraneo attraverso i quali la marea si propaga dal mare Adriatico in Laguna, così distribuite: 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 di Treporti (complessivi 420 metri di sviluppo) e n. 20 (più due di riserva) nel canale sud di San Nicolò (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).

Alla bocca di Malamocco è stata realizzata una conca di navigazione per il transito delle navi, in modo da garantire l'operatività del porto anche con le paratoie in funzione. La conca, protetta dalla scogliera esterna che crea un bacino di acqua calma riparato dal moto ondoso, è situata sulla sponda sud della bocca e ha una lunghezza utile di circa 370 m e una larghezza di 48 m.

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.

In ultimo, prima di entrare nel merito degli esiti derivanti dalla attuale verifica, va altresì ricordato che, in relazione alla disciplina contrattuale del Sistema Mo.S.E., assumono rilievo, in particolare, gli Atti aggiuntivi alla Convenzione generale, di seguito sinteticamente richiamati, nonché l'Atto transattivo e ricognitivo, rep. n. 2028 del 31 gennaio 2022:

- il **2° Atto aggiuntivo**, rep. n. 7950 del 2002, che ha recepito quanto concordato tra lo Stato italiano e l'Unione europea in sede di chiusura della procedura di infrazione che quest'ultima aveva avviato 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;
- il **3° Atto aggiuntivo**, rep. n. 8067 del 2005, che ha regolato 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, etc.) 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;
- il **4° Atto aggiuntivo**, rep. n. (8658) - 8690 del 2015, che segue alla riconsiderazione del visto di legittimità per l'Atto 8670/2014.¹² In conseguenza, attraverso il successivo Atto rep. n. 8690/2015 (allo stesso tempo Atto aggiuntivo e Atto attuativo della Convenzione generale) che ha emendato i vizi dell'Atto riconsiderato, è stato riformulato il testo (integrato/modificato e coordinato) dell'Atto privo di efficacia, al fine di poterlo sottoporre ai controlli di legge;
- il **5° Atto aggiuntivo**, rep. n. 8694 del 2015, che ha adeguato il contratto generale e i suoi successivi Atti aggiuntivi e attuativi alla "direttiva legalità" di cui al d.l. n. 90/2014 (Atto di controllo preventivo di legittimità);
- il **6° Atto aggiuntivo**, rep. n. 8746 del 2017, detto anche "Atto di completamento" che, unitamente al correlato 48° Atto attuativo (rep. n. 8756 del 23 novembre 2017) della Convenzione generale, ha previsto: a) la revisione dell'intero cronoprogramma dei lavori; b) l'accertamento del complessivo valore del Sistema Mo.S.E., effettuando la ricognizione di quanto nel frattempo stanziato e contrattualizzato, verificando le somme

¹² Deliberazione di questa Sezione n. 193/2015/PREV. L'Atto riporta due numeri di repertorio in quanto l'originario Atto rep. n. 8958/2014 non è stato inoltrato all'Ufficio di controllo di legittimità di questa Sezione per il prescritto controllo di legge e, quindi, sebbene esistente, l'Atto non ha mai acquistato efficacia.

accantonate e quelle non ancora utilizzate nell'ambito dei quadri economici degli Atti attuativi in essere e la loro destinazione; c) la definizione sommaria del nuovo piano operativo delle attività a finire¹³, effettuando il riesame degli interventi previsti dagli Atti attuativi in essere ed individuando gli ulteriori lavori ed interventi necessari per completare il Sistema Mo.S.E. e dare corso all'avviamento alla gestione e manutenzione, ivi compresi gli interventi ascrivibili alla manutenzione delle opere già realizzate; d) la necessità di avviare la soluzione delle criticità immediatamente incidenti sull'avanzamento dei lavori, anticipando i relativi costi da porre successivamente a carico delle responsabilità accertate; e) la conferma che la fase di avviamento, successiva al completamento delle opere alle bocche di porto, non è compresa nel valore complessivo del Sistema Mo.S.E. e che, pertanto, deve essere autonomamente disciplinata e finanziata, con specifico atto contrattuale; f) la precisazione 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 Mo.S.E. si integra, e l'avviamento deve comprendere anche attività di informazione/formazione alla gestione e alla manutenzione della laguna, secondo procedure condivise, disponendo in relazione a talune attività già avviate ma ascrivibili alla fase dell'avviamento;

- il 7° **Atto aggiuntivo**, rep. n. 8862 del 2022¹⁴, che, sulla scorta dei rilievi critici formulati dalla Sezione nel Referto del 2022 e dei rilievi formulati in sede di controllo di legittimità, ha effettuato una analitica ricognizione delle risorse stanziati per le opere e gli interventi ricompresi nel Sistema Mo.S.E. nel corso degli anni, ed ha ricostruito il quadro economico degli interventi e le voci di imputazione della spesa, alla luce anche dei contenuti della delibera CIPESS n. 39/2021¹⁵; lo stesso ha altresì aggiornato il cronoprogramma dei lavori e regolamentato, in via generale, le attività di gestione e

¹³ A tal proposito, l'Atto di completamento aveva stabilito 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 come originariamente previsti, rinunciando alla pretesa di riconoscimento di eventuali ulteriori costi.

¹⁴ È il primo Atto che contempla la sottoscrizione del Commissario straordinario solo come "presa d'atto", in considerazione delle funzioni allo stesso attribuite in relazione alle fasi di prosecuzione dei lavori volti al completamento del Mo.S.E..

¹⁵ L'importo, pari a 5.493,15 milioni di euro, determinato dal 6° Atto aggiuntivo (rep. n. 8746/2017), attualmente è stato rideterminato in 5.484,56 milioni (delibera CIPESS n. 39/2021, punto 11), a cui si aggiungono 538,42 milioni, destinati all'esecuzione di interventi ancora da contrattualizzare, e ulteriori 100 milioni aggiuntivi, destinati alla prima fase di avviamento, stanziati e assegnati con la menzionata delibera n. 39/2011, per una capacità di investimento complessiva di 6.122,98 milioni (delibera CIPESS n. 39/2021, tabella punto 13). In sostanza, differenza tra il valore rettificato degli importi contrattualizzati (5.484,56 milioni) e il valore degli importi contrattualizzati (5.492,70 milioni) con aggiunta di 100 milioni (nuovo finanziamento per avviamento ex art. 1, co. 1072, legge n. 205/2017) e di 538,42 milioni assegnati a titolo di maggiore disponibilità per minori oneri finanziari. Dette somme, si legge nella delibera CIPESS (punto 13), emergono dal riepilogo dell'evoluzione "*dei finanziamenti disponibili ad esito della ricognizioni, senza aumento di spesa complessiva, per il sistema Mo.S.E. dopo il 2017, sia con riferimento agli stanziamenti (al lordo degli oneri passivi per mutui) che in termini di capacità di investimento (al netto dei predetti oneri)*".

manutenzione provvisoria (ossia della fase di avviamento), che precederanno la riconsegna dell'opera.

Con l'Atto transattivo e ricognitivo¹⁶ le parti del rapporto concessorio hanno definito le questioni controverse relative: alle somme "*definitivamente riconosciute*"¹⁷ e a quelle "*provvisoriamente riconosciute*"¹⁸ dal Provveditorato al Consorzio Venezia Nuova, riconducibili essenzialmente alle distinte fattispecie dei miglioramenti, dei completamenti e delle eliminazioni dei danni, del degrado e dei vizi; alle riserve¹⁹ a vario titolo iscritte dal concessionario nei confronti dell'Amministrazione concedente; alle somme per oneri e interessi finanziari derivanti dai finanziamenti-ponte²⁰; alle somme per oneri tecnici e aggiuntivi²¹.

Definito, sia pure in estrema sintesi, il composito ambito di riferimento della Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, si riportano di seguito gli esiti del Referto-secondo *follow up* di verifica delle misure adottate dalle Amministrazioni interessate in esito al Referto-primo *follow up* del 2022.

¹⁶ L'Atto si inseriva nell'ambito del procedimento *ex art.* 161 L.F., attivato dal Consorzio Venezia Nuova in data 31 luglio 2021.

¹⁷ Le somme "*definitivamente riconosciute*" erano le somme relative ad alcuni progetti e perizie di variante che l'Amministrazione concedente aveva già definitivamente riconosciuto come spettanti al concessionario e per le quali erano già intervenuti i pareri favorevoli del C.T.A del Provveditorato e i conseguenti decreti del Provveditorato per l'importo di euro 112.338.729,92, oltre a somme per le quali erano già intervenuti i pareri favorevoli del CTA ma non erano stati ancora formalizzati i conseguenti decreti del Provveditorato (tutte somme interamente riconducibili alla categoria dei "*miglioramenti*").

¹⁸ Le somme "*provvisoriamente riconosciute*" sono le somme relative ad alcuni progetti e perizie di variante che l'Amministrazione concedente aveva provvisoriamente riconosciuto al concessionario ma che erano suscettibili di eventuale ripetizione da parte del Provveditorato. Esse trovano il loro fondamento nella previsione negoziale di cui all'art. 7 dell'Atto aggiuntivo rep. n. 8746 del 30 marzo 2017 (6°Atto). In sede di Atto transattivo una parte di dette somme è stata definitivamente riconosciuta dall'Amministrazione concedente come spettante al concessionario a titolo di corrispettivo, mentre altra parte è stata definitivamente posta a carico del Consorzio Venezia Nuova.

¹⁹ Alla data del 28 ottobre 2021, le riserve iscritte ammontavano, complessivamente, a euro 229.221.812,69 oltre ad altri importi ancora da quantificare. In sede di Atto transattivo, sono state riconosciute a favore del Consorzio Venezia Nuova riserve per il solo importo di euro 68.105.453,17. Nel parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici sono state esposte le percentuali di riconoscimento, rispetto alla richiesta iniziale, per singole macro-voci (si va dal 15% della richiesta per le riserve causate da anomalo andamento del cantiere e protrazione della durata dei lavori, al 45% della richiesta per le riserve relative ai danni causati dall'evento meteomarinico eccezionale del febbraio 2015).

²⁰ Sono gli importi corrispondenti agli oneri e agli interessi finanziari sostenuti dal concessionario in relazione ai finanziamenti-ponte attivati dal Consorzio Venezia Nuova nel periodo 2006-2011.

²¹ Sono gli importi corrispondenti agli oneri spettanti al concessionario - a titolo, *inter alia*, di direzione lavori, coordinamento della sicurezza in fase esecutiva, progettazione e aggio concessorio - in relazione ad alcuni progetti e perizie di variante, oneri che, sebbene siano riferibili ad attività debitamente svolte dai soggetti preposti e correlate all'esecuzione delle lavorazioni previste, non risultavano allora riconosciuti e inseriti nei quadri economici di riferimento.

1 SALVAGUARDIA DI VENEZIA E DELLA SUA LAGUNA: NECESSITÀ DI ULTERIORE MONITORAGGIO

Nel fare rinvio ai testi integrali dei precedenti Referti del 2020 e del 2022 esitati (come già detto, a conclusione di un complesso ed articolato percorso istruttorio) nella deliberazione n. 196/2020/GEST e nella successiva deliberazione n. 38/2022/GEST/Referto Salvaguardia Mo.S.E. recante gli esiti del primo *follow-up* sulla verifica delle misure conseguenziali adottate dalle Amministrazioni interessate, in conformità all'art. 3, co. 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, co. 172, della legge 23 dicembre 2005, n. 266²², il presente Referto si colloca in una prospettiva di continuità con gli esiti dei controlli già svolti dalla Sezione.

A fronte delle criticità rilevate con il Referto del 2020, la verifica del 2022 aveva restituito una situazione ancora *in fieri*, in cui le numerose criticità riscontrate nel menzionato controllo-referto non potevano dirsi superate, pur riscontrando positivamente due aspetti sopravvenuti nella *governance* dell'intero sistema, che, in precedenza, si era caratterizzato per l'eccessiva frammentazione di poteri e competenze e per la mancanza di una efficiente comunicazione tra le parti.

Infatti, le risultanze del primo *follow-up* avevano, da un lato, rilevato un nuovo clima di collaborazione, instauratosi tra le parti interessate alla definizione delle opere a completamento del Sistema Mo.S.E. e all'utilizzazione del sistema delle dighe mobili nelle more del completamento degli interventi mancanti (Provveditorato, Consorzio Venezia Nuova e Commissario straordinario), e, dall'altro, avevano evidenziato l'iniziativa dell'Amministrazione comunale di Venezia tesa a rendere stabile ed organica la collaborazione tra i vari organismi competenti per la rilevazione delle maree operanti sul territorio.

Aspetti questi che la Sezione aveva valorizzato come indice di un rinnovato spirito di leale e proficua collaborazione istituzionale tra i vari soggetti coinvolti, pur rilevando che detti nuovi positivi elementi, da soli, non erano sufficienti a rendere *“esaustive le risposte fornite dai soggetti interessati alla Salvaguardia, né [potevano] dirsi risolutive di una serie di problemi che affondano le loro radici in un sistema le cui manchevolezze e criticità sono state ben poste in evidenza da questa Sezione all'esito del referto licenziato nel 2020”*. Di qui la ritenuta necessità di proseguire nel monitoraggio delle azioni correttive o di miglioramento gestionale da parte dei soggetti a ciò preposti.

Pertanto, con nota istruttoria prot. n. 719 del febbraio 2024, questa Sezione, nelle persone dei due Magistrati istruttori allora incaricati²³, ha portato a conoscenza di tutte le

²² La norma impone alle amministrazioni interessate di comunicare alla Corte, successivamente al ricevimento della relazione, le misure conseguenzialmente adottate.

²³ La verifica era cointestata ma, a seguito di trasferimento ad altra sede di uno dei due Magistrati incaricati, è stata portata a compimento dal Magistrato rimasto.

Amministrazioni interessate²⁴ le risultanze del *follow-up* esitato nella deliberazione n. 38/2022, con evidenziazione delle criticità ancora *in fieri*. Contestualmente, è stato richiesto alle predette Amministrazioni di comunicare, in conformità a quanto previsto dall'art. 3, co. 6, della legge n. 20/1994, *“le misure conseguenzialmente adottate per porre rimedio alle anomalie, alle disfunzioni e alle irregolarità riscontrate dalla Sezione, ed esitate nella deliberazione n. 196/2020/GEST, il cui superamento non ha trovato piena attuazione al tempo del primo follow-up di cui alla deliberazione n. 38/2022/GEST del 16 marzo 2022”*.

Le Amministrazioni interessate hanno corrisposto a quanto richiesto nel 2024 con:

- nota di risposta prot. U28/2024 del 6 marzo 2024 (acquisita al prot. Cdc n. 1234 in pari data) del Commissario straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E.;
- nota di risposta prot. n. 3719 CLQ del 6 marzo 2024 (acquisita al prot. Cdc n. 1256 del 7 marzo 2024) del Consorzio Venezia Nuova, nella persona del Commissario liquidatore;
- note di risposte prot. n. 8686, 8687 e 8688 del 7 marzo 2024 (acquisite al prot. Cdc ai nn. 1281, 1284 e 1286 dell'8 marzo 2024) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia e seguente invio di documentazione allegata; sostituite successivamente dalle note prot. nn. 8782, 8783 e 8784 del 8 marzo 2024 (acquisite al prot. Cdc ai nn. 1319, 1321, 1323 in pari data) e ulteriore invio di documentazione allegata.

In prossimità della conclusione dell'analisi oggetto del *follow-up* (prevista per il mese di settembre 2025), con successiva nota prot. n. 5205 del 31 luglio 2025 è stato chiesto alle menzionate Amministrazioni di comunicare, ove ritenuto necessario, eventuali aggiornamenti rispetto a quanto già rappresentato con le note sopra evidenziate, precisando che la Sezione avrebbe comunque tenuto conto anche di ogni ulteriore utile informazione già acquisita in altri ambiti di controllo di sua competenza (controllo preventivo di legittimità) nonché dei d.p. approvativi delle rimodulazioni dei quadri economici dei vari Atti attuativi nel frattempo già inoltrati dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia, per opportuna conoscenza, all'Ufficio preposto al controllo di legittimità su atti della Sezione.

Previa richiesta di proroga dei termini, accolta dal Magistrato istruttore incaricato, l'ulteriore adempimento istruttorio è stato assolto:

- dal Consorzio Venezia Nuova, nella persona del Commissario liquidatore, con nota prot. n. 11866 CLQ del 29 agosto 2025 (acquisita al prot. Cdc n. 6018 del 29 agosto successivo);
- dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia, congiuntamente dall'Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque -

²⁴ Ministero delle infrastrutture e trasporti, Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia (ex Magistrato alle Acque); Consorzio Venezia Giulia, Commissario liquidatore; Commissario straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E.; Commissario delegato alla gestione degli eventi meteorologici eccezionali del 12 novembre 2019 nel territorio del Comune di Venezia.

con nota prot. U 32/2025 del 9 settembre 2025, inoltrata da entrambe le Amministrazioni (acquisita al prot. Cdc n. 6378 e 6379 del 10 settembre successivo).

Come già rappresentato nel Referto sul primo *follow-up*, va ricordato anche in questa sede che la Regione del Veneto, con nota pervenuta il 13 dicembre 2021 ed acquisita al prot. Cdc n. 12870 in pari data, aveva rappresentato di non aver adottato specifiche misure per porre rimedio alle anomalie, alle disfunzioni e alle irregolarità rilevate dalla Sezione, non avendo in merito alcuna competenza, in quanto le evidenziate criticità, con conseguenti raccomandazioni e osservazioni, ineriscono alla disciplina contrattuale intercorrente tra l'Amministrazione statale ed il concessionario unico. Analogamente, il Commissario delegato alla gestione degli eccezionali eventi meteorologici dal giorno 12 novembre 2019 nel territorio del Comune di Venezia, ex OCDPC n. 616/2019, aveva evidenziato, con nota id. 691/2021 del 30 dicembre 2021 (acquisita al prot. Cdc n. 13188 del 31 dicembre successivo), di non aver mai esercitato alcuna funzione relativa alle opere del Mo.S.E.. Inoltre, come evidenziato nel Referto del 2022, il Coordinatore della Struttura commissariale ha comunicato che in data 14 novembre 2021 si è conclusa la gestione commissariale e che, quindi, *"in virtù della disciplina governativa è oggi vigente la gestione ordinaria ex art. 27 del d.lgs. n. 1/2028, con delega al Comune di Venezia"*.

2 LE CRITICITÀ NON RISOLTE IN ESITO AL PRIMO FOLLOW-UP

Nel rinviare ai precedenti referti di questa Sezione l'analitica descrizione dell'esito della complessa attività istruttoria espletata nel più ampio contraddittorio con i Soggetti interessati, si riportano di seguito, sinteticamente, le criticità connotate da particolare significatività che necessitavano di urgente risoluzione, nonché le correlate raccomandazioni formulate dalla Sezione ai fini dell'adozione di misure organizzative, da intraprendere con celerità, che comprendevano, 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, in relazione alle quali la Sezione è, in questa sede, chiamata a valutare se, alla luce degli ulteriori monitoraggi e attività istruttorie espletate, le misure intraprese a correzione possano considerarsi risolutive.

Trattasi, in particolare delle seguenti criticità:

- 1) stato di incertezza in relazione alle opere in esame, che, nel corso degli anni, hanno subito una frammentazione ed assunto una complessità tale da rendere estremamente difficoltosa, non solo per i soggetti esterni chiamati a rendere controlli e verifiche, ma per gli stessi soggetti operanti e parti del rapporto negoziale, una chiara e puntuale ricostruzione e individuazione dei lavori che via via si andavano realizzando. Sul punto, la Sezione aveva evidenziato il permanere della necessità che gli atti convenzionali stipulati fossero "riportati ad unità", unitamente agli interventi agli stessi collegati, in modo da rendere agevolmente intellegibile e trasparente una visione complessiva dell'articolato sistema contrattuale, vuoi per l'aspetto ricostruttivo della natura degli atti (iniziali/modificativi/finali), vuoi per una concreta e affidabile ricostruzione dei correlati finanziamenti a copertura, onde scongiurare qualsiasi sovrapposizione o duplicazione degli interventi stessi;
- 2) necessità di rafforzare le attività di vigilanza e di monitoraggio dei tempi di completamento delle opere del Sistema Mo.S.E., enucleando gli 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;
- 3) necessità di procedere, nei tempi più celeri possibili, al collaudo e alla consegna delle opere all'Amministrazione, posto che, da un lato, il procrastinamento di tale operazione avrebbe potuto ingenerare la necessità di corrispondere ulteriori somme, collegabili alle spese generali cui l'appaltatore (Consorzio Venezia Nuova) è tenuto, quali le spese amministrative ancora attive e gli oneri per la custodia delle opere e, dall'altro lato, che, in assenza del collaudo, per le opere e gli interventi finora realizzati difetterebbe l'accertamento della loro rispondenza ai contratti, ai progetti approvati, alle relative prescrizioni tecniche e, con queste, la verifica che i dati risultanti dalla contabilità e dai

documenti giustificativi trovino rispondenza con le risultanze di fatto, non solo per quantità, ma anche per qualità dei materiali, dei componenti e delle provviste;

- 4) necessità di un definitivo Piano di avviamento e correlato Piano delle manutenzioni, al fine di addivenire al sollevamento delle paratoie in via ordinaria, posto che la procedura in regime “d’urgenza”, con compenso “a rimborso” dei costi sostenuti per siffatte operazioni, comporta oneri maggiori rispetto a quelli da sostenere in presenza di una pertinente e congrua programmazione vuoi delle necessità di sollevamento delle barriere, vuoi di una corretta manutenzione²⁵;
- 5) necessità, ai fini della piena operatività del Sistema Mo.S.E., di definire in modo compiuto le problematiche ancora irrisolte relative: a) al sistema di automazione delle barriere; b) al completamento degli impianti; c) all’operatività della *Control room*; d) all’allocazione della linea di manutenzione pesante; e) al completamento degli inserimenti architettonici e paesaggistici; f) alla realizzazione del Piano Europa;
- 6) necessità di adottare le misure occorrenti non solo al completamento e messa in esercizio del Mo.S.E., ma anche all’attuazione di tutti gli interventi inclusi nelle attività di salvaguardia lagunare, i quali, sebbene direttamente ricollegabili alla realizzazione del Sistema Mo.S.E., non risultavano ancora realizzati al tempo del primo *follow-up*, ossia:
 - gli interventi di rialzo delle rive, mediante muro di protezione, in particolare a Pellestrina (lato Laguna), Sant’Erasmus, Burano, Murano e nel centro storico di Venezia a Castello, Cannaregio e Giudecca. Per alcune zone, ad esempio Castello, si aggiunge anche la realizzazione di sistemi per impedire la filtrazione dell’acqua dal sottosuolo e il rigurgito dai tombini;
 - il definitivo completamento della rete fognaria nelle isole di Pellestrina e Sant’Erasmus, con l’installazione di un sistema di pompe adeguato alle dimensioni delle isole stesse;
 - la completa attuazione del “Piano morfologico della Laguna”, finalizzato a 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 sovralzo 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.

Pertanto, come già rappresentato in precedenza, alle Amministrazioni interessate è stato chiesto, ai sensi dell’art. 3, co. 6, della legge n. 20/1994, di rendere note le misure conseguenzialmente adottate per porre rimedio alle sopra riportate anomalie, disfunzioni e

²⁵ Al tempo veniva rilevato che, tra l’altro, il “Regolamento rimborsi” non era stato sottoposto al prescritto controllo di legittimità di questa Sezione.

irregolarità ovvero di comunicare gli eventuali elementi ostativi all'adozione delle idonee misure a correzione. È stata chiesta, altresì, la trasmissione dei seguenti documenti:

- una relazione sull'attuale riparto di competenze tra i Soggetti interessati (Provveditorato, Consorzio Venezia Nuova e Soggetti collegati, Commissario liquidatore e Commissario straordinario), tenuto conto della disciplina normativa di cui al d.l. n. 104/2020, in particolare dell'art. 95, co. 15, che, tra le altre, ha istituito l'Autorità per la Laguna di Venezia e disposto la liquidazione del Consorzio Venezia Nuova;
- il Piano di manutenzione a regime ovvero i piani e programmi, ove esistenti, per la gestione del Sistema Mo.S.E., ordinaria e straordinaria, nell'attuale fase provvisoria ed in quella a regime successiva, in assenza del Programma unico integrato e del Programma di gestione e manutenzione dell'opera di cui all'art. 95 del sopra menzionato d.l. n. 104/2020, di competenza dell'Autorità per la Laguna;
- i Cronoprogrammi aggiornati degli interventi e delle opere riferibili alla Salvaguardia, al Piano Europa e al Mo.S.E., con relazione accompagnatoria ostensiva delle ragioni causative di ritardi, laddove questi si siano verificati;
- i tempi di ultimazione e di consegna delle opere del Sistema Mo.S.E. all'Autorità per la Laguna e le ragioni di eventuali ritardi, e laddove intervenuti:
 - a) i cronoprogrammi nuovi e/o rimodulati rispetto al cronoprogramma di cui all'allegato D all'Atto aggiuntivo rep. n. 8862 del 24 gennaio 2022 (7°Atto aggiuntivo) e al cronoprogramma di dettaglio di cui all'allegato F1 all'Atto attuativo rep. n. 8889 del 28 ottobre 2022 (52°Atto attuativo) corredati di relazione espositiva dei motivi che hanno reso necessarie le rimodulazioni;
 - b) gli Atti aggiuntivi alla Convenzione generale rep. n. 7191/1991, gli Atti attuativi della stessa e gli Atti aggiuntivi degli Atti attuativi, sottoscritti successivamente ai menzionati 7°Atto aggiuntivo e Atto transattivo e ricognitivo, considerato che in sede di controllo preventivo di legittimità (in particolare dal n. 933 del 22 novembre 2023 di approvazione del 56°Atto attuativo e 3°Atto d'avviamento, rep. n. 8843 in pari data, alla Convenzione generale) è emerso che non tutti gli Atti sottoscritti sono stati inoltrati alla Sezione per il prescritto controllo preventivo di legittimità, con tutte le conseguenze di legge.

3 LE MISURE CONSEQUENZIALI ADOTTATE: SOVRAPPOSIZIONE DELLE COMPETENZE

In relazione all'assenza di un riparto di competenza tra i Soggetti interessati, che aveva, di fatto, reso difficoltosa 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. e per l'efficiente ed economica utilizzazione del sistema delle dighe mobili nelle more del completamento degli interventi mancanti (criticità di cui al Referto del 2020, con il quale si chiedeva l'urgente risoluzione)²⁶, già in esito al *follow-up* del 2022 la Sezione aveva valutato positivamente la fattiva collaborazione che, seppure in ritardo, era intervenuta nei rapporti tra le Parti interessate (Provveditorato, Consorzio Venezia Nuova e Commissario straordinario), così come aveva valutato altrettanto positivamente l'iniziativa dell'Amministrazione comunale di Venezia, mirante a rendere stabile la collaborazione tra i vari organismi competenti per la rilevazione delle maree operanti sul territorio, con la configurazione di un unico sistema – Centro maree del Comune e Sala operativa decisionale del Consorzio Venezia Nuova – di previsione meteomarina avente il compito di formulare, in maniera tempestiva, la previsione del livello di marea per la laguna di Venezia (finalizzata alla movimentazione del Mo.S.E.).

La Sezione, quindi, nell'auspicare *“che tutti i Soggetti interessati perseguano congiuntamente le finalità principalmente dettate a salvaguardia di Venezia, della Laguna e, indirettamente, dei cittadini, che ne sono gli utenti finali”* aveva ribadito *“che deve valutarsi il complesso delle opere in una «visione d'insieme» (ordini di priorità tra gli interventi ancora da eseguire da ricondurre a previsioni progettuali fondate su una contabilità analitica dei lavori gestita con criteri di intelligibilità e trasparenza) senza dover attendere l'effettiva istituzione, finora rimasta sulla carta, dell'Autorità per la Laguna di Venezia²⁷”*.

La criticità sembrerebbe superata alla luce delle risultanze istruttorie.

Infatti, con la richiamata nota prot. U 32/2025 del 9 settembre 2025, da ultimo pervenuta a firma congiunta del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia e dell'Autorità per la Laguna di Venezia –

²⁶ Si ricorda che la criticità è relativa alla rilevata sovrapposizione delle funzioni dei Soggetti istituzionali a vario titolo coinvolti nell'azione di *governance* del “Sistema Venezia”, che contempla anche il Sistema Mo.S.E..

²⁷ Il d.l. n. 104/2020, all'art. 95, come già in precedenza evidenziato, ha istituito l'Autorità per la Laguna di Venezia, quale “Ente pubblico non economico di rilevanza nazionale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria (...) sottoposto ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti”, e ne ha declinato i compiti e le funzioni al comma 2. I compiti dell'Autorità riguardano “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 al Magistrato alle Acque e trasferite al provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia”. All'Autorità è demandata anche l'approvazione, nel rispetto del Piano generale degli interventi di cui all'art. 4, legge n. 798/1984, del programma triennale per la tutela della laguna di Venezia, del programma unico integrato e del programma di gestione e manutenzione del Mo.S.E.. L'Autorità è soggetta al controllo di gestione della Corte dei conti, ai sensi dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, come ribadito anche all'art. 1 dello statuto della stessa.

Nuovo Magistrato alle Acque²⁸, inoltrata da entrambe le Amministrazioni, è stato rappresentato che l'assetto istituzionale relativo alla gestione delle opere di Salvaguardia della Laguna di Venezia ha subito significative modifiche normative, stante che l'art. 5 *"Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture"* del d.l. n. 208/2024 ha disposto la soppressione del Commissario straordinario per il completamento delle opere del Sistema Mo.S.E. e trasferito le relative funzioni e compiti all'Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque - con efficacia dal 31 dicembre 2024²⁹.

L'Autorità ed il Provveditorato precisano, quindi, che: *"In tale contesto normativo, e al fine di evitare qualsiasi vuoto istituzionale nell'esercizio di funzioni pubbliche strategiche, deve ritenersi che le competenze già in capo al Commissario straordinario siano oggi da ricondurre alla figura del Presidente dell'Autorità, quale rappresentante legale e soggetto responsabile del funzionamento della medesima, in forza del principio di continuità amministrativa e dell'art. 6 dello Statuto dell'Autorità approvato con decreto interministeriale n. 1 del 3 gennaio 2025 (...registrato dalla Corte dei Conti al n. 229 del 22 gennaio 2025). Tale disposizione, alla lettera o), attribuisce al Presidente il potere di adottare ogni provvedimento non espressamente attribuito ad altri organi, rendendolo così titolare delle funzioni non diversamente allocate"*.

Va comunque evidenziato che, come emerge in atti, già in precedenza e successivamente ai riscontri critici di questa Sezione, il Commissario straordinario per il Mo.S.E. già dal 2022 convocava periodicamente un apposito *"Tavolo di coordinamento"* con il Commissario liquidatore, il Provveditore ed i dirigenti e funzionari del Provveditorato con competenze in materia di Salvaguardia (RUP e/o collaboratori)³⁰ prima di ogni Comitato tecnico-amministrativo, di cui all'art. 9 del n. 190/2020 e successive modifiche e integrazioni, sia ordinario (mensile) che straordinario (contingenze particolari).

²⁸ Pur essendo unica la nota, di fatto è stata trasmessa da entrambe le Amministrazioni e, di conseguenza, le due note (identiche) sono state acquisite al prot. n. 6378 e 6379 del 10 settembre 2025.

²⁹ L'articolo di legge così recita: *"1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, i compiti e le funzioni del Commissario straordinario di cui all'articolo 4, comma 6-bis, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, sono trasferiti all'Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque, di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, unitamente alle risorse finanziarie eventualmente disponibili. L'Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque provvede allo svolgimento delle attività di cui al primo periodo nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica."*

Dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Commissario straordinario di cui all'articolo 4, comma 6-bis, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, cessa le proprie funzioni. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore del presente decreto."

Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto il Commissario straordinario di cui all'articolo 4, comma 6-bis, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, trasmette all'Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione circa lo stato di attuazione degli interventi di competenza, gli impegni finanziari assunti nell'espletamento dell'incarico, nonché la ricognizione delle risorse di cui al primo periodo."

2. Al fine di assicurare l'avvio delle attività dell'Autorità per la Laguna di Venezia- Nuovo Magistrato alle Acque, istituita dall'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020 n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020 n. 126, il Presidente della suddetta Autorità è autorizzato a conferire gli incarichi di livello dirigenziale non generale previsti dall'articolo 95, comma 10, del decreto-legge n. 104 del 2020, con una percentuale del 50 per cento, in deroga alle percentuali di cui all'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, sulle risorse autorizzate dall'articolo 95, comma 16, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126."

³⁰ Nota prot. n. U.0008686 del 7 marzo 2024 (acquisita al prot. Cdc n. 1281 dell'8 marzo 2024) del Provveditorato, inoltrata a riscontro della richiesta del 6 febbraio 2024 di questa Sezione.

Il predetto Commissario straordinario per il Mo.S.E., nel dare riscontro alla interlocuzione istruttoria del 2024,³¹ aveva, inoltre, rappresentato come, sebbene la disciplina contrattuale fosse sotto la responsabilità delle due parti in causa e non andasse ad investire la competenza del Commissario straordinario, la spinta propulsiva dallo stesso apportata aveva comunque condotto alla sottoscrizione del 7°Atto aggiuntivo alla Convenzione generale ed al puntuale e dettagliato controllo e aggiornamento dei quadri economici per ciascun intervento via via autorizzato.

Lo stesso Provveditore aveva, altresì, evidenziato che *“anche in assenza di un definito riparto di competenze tra i soggetti istituzionali per gli interventi di completamento del Mose e del sistema Mose, la proficua cooperazione tra gli stessi finalizzata al raggiungimento dei medesimi obiettivi ha di fatto in gran parte superato la presunta sovrapposizione delle funzioni dei soggetti istituzionali. A tal fine, si richiama come esempio evidente di collaborazione e cooperazione il tavolo tecnico istituito dal MIMS. Al tavolo partecipano i diversi soggetti competenti: (MIMS Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Commissario Straordinario per il Mose, Provveditorato alle Opere Pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, Capitaneria di Porto, Avvocatura dello Stato, Prefettura di Venezia, Regione Veneto, Città Metropolitana di Venezia, Comune di Venezia, Comune di Chioggia, Comune di Cavallino Treporti, Concessioni Autostradali Venete, Consorzio Venezia Nuova, Venezia Port Community)”*³².

All'attualità emerge in atti che: il Presidente dell'Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque – è stato nominato³³, lo Statuto è stato adottato³⁴, sono stati nominati i membri del Collegio dei revisori dei conti³⁵ e con provvedimento del Presidente dell'Autorità del 27 dicembre 2024 è stato costituito il Comitato di gestione.

Nulla emerge in relazione alla costituzione del Comitato consultivo, pure previsto dal comma 4 del richiamato art. 95 tra gli organi dell'Autorità.

Entrambe le Amministrazioni, da un lato, hanno evidenziato che *“la piena ed effettiva operatività dell'ente si realizzerà con l'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato su proposta del Presidente dell'Autorità entro sei mesi dall'approvazione del regolamento di amministrazione, ai sensi dell'articolo 95, comma 15, del decreto-legge n. 104 del 2020. Gli adempimenti necessari al raggiungimento di tale obiettivo sono in corso di svolgimento e*

³¹ Nota di risposta prot. n. U 28/2024 del 6 marzo 2024 (acquisita al prot. Cdc n. 1234 in pari data).

³² Nota prot. n. 46006 del 10 dicembre 2021 (acquisita al prot. Cdc n. 12830 in pari data) a riscontro dell'interlocuzione istruttoria seguita agli esiti del Referto 2020.

³³ Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e d'intesa con il Sindaco della Città metropolitana di Venezia, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, del 1° marzo 2024. Il decreto ha superato il vaglio di legittimità da parte dell'Ufficio centrale di controllo della Corte dei conti in data 30 maggio 2024.

³⁴ Lo statuto dell'Autorità, in conformità al comma 9, primo periodo, dell'art. 95, del menzionato d.l. n. 104 del 2020, è stato adottato, in sede di prima applicazione, dal Presidente dell'Autorità, sentiti il Presidente della Regione del Veneto e il Sindaco della Città metropolitana di Venezia, e, quindi, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Lo statuto è stato versato in atti, unitamente all'attestazione del superamento, con osservazioni, del vaglio di legittimità da parte del competente Ufficio centrale di controllo di legittimità della Corte dei conti.

³⁵ Decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti del 23 dicembre 2024.

se ne prevede la conclusione entro la fine dell'anno. Nelle more, resta ferma la competenza del Provveditorato e, soprattutto, quella del Presidente dell'Autorità, che ha assunto i poteri commissariali, in particolare per quanto riguarda la supervisione del cronoprogramma delle attività e l'impulso alla conclusione delle stesse entro i termini previsti" e, dall'altro, hanno rappresentato che "le attività di riordino e di ricostruzione degli atti e degli interventi sono oggi assicurate all'interno di un contesto normativo in progressiva stabilizzazione, che consente di garantire la tracciabilità e la trasparenza della contabilità dei lavori, nonché la vigilanza sul rispetto dei tempi di realizzazione e sulla corretta allocazione delle risorse. L'attuale assetto istituzionale consente, inoltre, di individuare con maggiore chiarezza gli ordini di priorità tra gli interventi ancora da eseguire, ancorando la programmazione a previsioni progettuali basate su dati analitici e verificabili."

3.1 Valutazioni

Nel fare esplicito rimando al successivo capitolo 9, in cui sono esplicitate le valutazioni conclusive sul complesso delle attività istruttorie per la verifica delle misure conseguenziali adottate dalle Amministrazioni interessate per il superamento delle criticità ancora *in fieri*, si può in questa sede già rilevare positivamente come l'attuale assetto organizzativo, attuativo della riforma del 2020 e delle più recenti disposizioni urgenti in materia di infrastrutture apportate nel 2025³⁶, dovrebbe consentire una *governance* unitaria delle problematiche legate alla salvaguardia della Laguna e del Sistema Mo.S.E. nell'alveo di un quadro programmatico unitario e coordinato.

Infatti, la norma istitutiva attribuisce alla menzionata Autorità 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, co. 3, d.l. n. 90/2014), da esercitarsi compatibilmente con i principi e i criteri relativi al buono stato ecologico delle acque di cui al codice dell'ambiente, 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*" (Direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009) e "*Habitat*" (Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992) e, quindi, effettivamente con una visione coordinata e sinergica d'insieme.

In tale contesto, sebbene la piena operatività dell'Autorità per la Laguna di Venezia sia prevista per fine dell'anno in corso, come concordemente evidenziato sia dal Provveditorato che dalla stessa Autorità, *"le funzioni di indirizzo, impulso e controllo sono garantite dal Presidente e dal Provveditorato, assicurando la continuità amministrativa e il costante monitoraggio dell'avanzamento delle attività"*.

La Sezione, pertanto, nell'auspicare che, in tempi più che celeri, l'Autorità possa esplicare a pieno regime le sue funzioni, raccomanda, comunque, a tutti i Soggetti interessati di continuare a perseguire nell'opera di leale e proficua collaborazione istituzionale, nonché

³⁶ D.l. 31 dicembre 2024, n. 208, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2025, n. 20, in particolare, l'art. 5.

nel rafforzamento delle attività di vigilanza e di monitoraggio dei tempi di completamento delle opere del Sistema Mo.S.E., con la necessaria e concreta “visione d’insieme” sugli ordini di priorità tra gli interventi ancora da eseguire; interventi che, come più volte evidenziato da questa Sezione, sono da ricondurre a previsioni progettuali fondate su una contabilità analitica dei lavori da gestirsi con criteri di intelligibilità e trasparenza, al fine di rendere palese la corrispondenza tra le opere realizzate e le prestazioni remunerate.

4 LE MISURE CONSEQUENZIALI ADOTTATE: COMPLESSITÀ DELLA DISCIPLINA CONTRATTUALE

In relazione alla criticità relativa alla eccessiva complessità della disciplina contrattuale³⁷ intercorrente tra Provveditorato e il C.V.N., per la quale la Sezione ha richiamato le Parti del rapporto concessorio affinché gli atti convenzionali finora stipulati siano "riportati ad unità", unitamente agli interventi agli stessi collegati, in modo da rendere agevolmente intellegibile e trasparente una visione complessiva dell'articolato sistema contrattuale, vuoi per l'aspetto ricostruttivo della natura degli atti (iniziali/modificativi/finali), vuoi per una concreta e affidabile ricostruzione dei correlati finanziamenti a copertura, onde scongiurare qualsiasi sovrapposizione o duplicazione degli interventi stessi, le Amministrazioni interessate hanno rappresentato quanto di seguito riportato.

4.1 Commissario straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E.

Il Commissario straordinario ha, sul punto, sottolineato che la disciplina contrattuale è sotto la responsabilità delle due parti in causa e non investe la competenza propria del

³⁷ La disciplina contrattuale intercorrente tra il Provveditorato e il Consorzio Venezia Nuova, concessionario unico, trova la sua regolamentazione generale nell'atto rep. n. 7197 del 4 ottobre 1991 che, all'attualità, si snoda attraverso 7 Atti aggiuntivi alla stessa e ben 61 Atti attuativi che, a loro volta, si compendiano con plurimi Atti aggiuntivi collegati a ciascun Atto attuativo. 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; 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.

La Sezione aveva anche rilevato che detta nomenclatura *"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)"*. Era stato anche rilevato che detta miriade di Atti, ciascuno dei quali regola l'esecuzione di frammenti del Piano generale degli interventi, fa capo a plurime fonti di finanziamento (Fondi della legislazione speciale; fondi specifici per il Sistema Mo.S.E.; fondi per il sito di interesse nazionale di Porto Marghera) nonché a svariate modalità di erogazione dei relativi fondi e che, 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.

Al suo interno, poi, il rapporto contrattuale, per quanto concerne specificatamente il Sistema Mo.S.E., prevede un Piano di esecuzione degli interventi da realizzare, suddiviso in più di 60 lotti funzionali a corpo ("WBS" - *Work Breakdown Structures*), ognuno dei quali a sua volta suddiviso in elementi stralcio (cd. "WBE" - *Work Breakdown* coincidente 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 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.

Commissario straordinario, la cui spinta propulsiva, come già in precedenza detto, ha comunque condotto alla sottoscrizione del 7°Atto aggiuntivo alla Convenzione generale³⁸.

4.2 Consorzio Venezia Nuova

Il Consorzio ha condiviso le criticità rilevate dalla Sezione e richiamato quanto già espresso in precedenza dallo stesso nella nota di risposta del 9 dicembre 2021 (prot. n. 13806) alle osservazioni di questa Sezione in cui, più che sulla complessità del rapporto contrattuale in essere, aveva sviluppato le proprie argomentazioni in relazione alla eccessiva frammentazione degli interventi³⁹ e, previo puntuale richiamo alla ricognizione delle risorse complessivamente stanziata per il Sistema Mo.S.E., come da delibera CIPESS n. 39/2021, aveva evidenziato i risultati già ottenuti attraverso il 7°Atto aggiuntivo (rep. n. 8851) alla Convenzione rep. n. 7191/1991.

Fermo restando ciò, il Consorzio Venezia Nuova ha sottolineato come, dal punto di vista di organizzazione e gestione delle informazioni sui finanziamenti, sugli atti contrattuali e sugli interventi, siano state adottate procedure interne e strumenti che permettono, a partire da dati di dettaglio in continuo aggiornamento, di fornire quadri d'insieme e visioni unitarie.

In proposito, ha richiamato gli Atti attuativi della Convenzione generale sottoscritti successivamente al 7°Atto aggiuntivo (ad oggi arrivati al 61°, come si vedrà più avanti) con i quali, oltre a riepilogare, atto per atto, le somme stanziata per il Sistema Mo.S.E., distinguendo le risorse destinate alla realizzazione dell'opera da quelle destinate alla gestione e alla manutenzione della fase di avviamento, sono state disciplinate le prime fasi dell'avviamento dell'opera e si è dato contezza *“di quanto già erogato e di quanto ancora da erogare, sia nel dettaglio del singolo intervento sia nel riepilogo delle macro voci”* in conformità a quanto richiesto dall'Ufficio di controllo di legittimità di questa Sezione che, all'atto della registrazione di alcuni di essi, aveva formulato precise osservazioni in tal senso.

³⁸ Nota prot. U 28/2024 del 6 marzo 2024 (acquisita al prot. n. 1234 in pari data).

³⁹ Il Consorzio Venezia Nuova evidenziava che *“La realizzazione del “sistema MOSE” per stralci, mediante successivi atti contrattuali in funzione dello stanziamento delle risorse nell'arco temporale di 15 anni, ha di fatto creato una frammentazione dell'opera ed un suo sviluppo nel tempo condizionato dalla disponibilità dei fondi via via assegnati. Di conseguenza anche i piani operativi allegati al singolo Atto Attuativo hanno subito progressivi modifiche per consentire il finanziamento di attività che si sono rivelate più urgenti di altre nel corso dello sviluppo dei lavori. Il cronoprogramma è stato quindi progressivamente adattato alle disponibilità finanziarie – e non viceversa come avrebbe dovuto essere –, determinando una distribuzione temporale non coerente tra i vari stralci esecutivi, con conseguente necessità, tra l'altro, di mantenere stralci dell'opera in attesa dello sviluppo e/o del completamento di altri. Si condivide pertanto l'osservazione di codesta Corte dei conti in merito alla (eccessiva) frammentazione dei finanziamenti e quindi degli interventi.*

Al fine di riportare ad unità gli interventi compresi in più Atti Attuativi ed Atti Aggiuntivi agli stessi, il Provveditorato e il Concessionario avevano già manifestato nell'ambito del 6° atto aggiuntivo rep. n. 8746/2017 alla Convenzione rep. n. 7191/1991 la necessità di un quadro ricognitivo organico e di un continuo confronti su tale tematica.

Un fondamentale contributo alla chiarezza dei finanziamenti è stato fornito dalla Delibera del CIPESS n. 39 del 9 giugno 2021 che, in ottemperanza alle previsioni di cui all'art. 95, comma 23³⁹, del D.L. 104/2020 convertito dalla l. n. 126/2020, ha effettuato la ricognizione delle risorse stanziata per il Sistema MOSE e, in particolare, ha aggiornato l'importo delle risorse contrattualizzate da euro milioni 5.492,70 a euro milioni 5.484,58 (...).”

Fermo quanto sin qui rappresentato, emerge in atti che con il 53°Atto attuativo⁴⁰ è stato, altresì, aggiornato il cronoprogramma delle opere ambientali e di compensazione⁴¹ del Sistema Mo.S.E.

In seguito, con il 59°Atto aggiuntivo⁴² si è dato corso alla realizzazione di interventi ambientali e di compensazione per la prosecuzione di analoghi interventi già realizzati e in corso di realizzazione nell'ambito del Sistema Mo.S.E. e, in particolare, a valere sul 53° Atto attuativo rep. n. 8890/2022, nonché all'aggiornamento, al 31 marzo 2024, della ricognizione delle risorse complessivamente assegnate al Sistema Mo.S.E. e il loro stato di utilizzo, attualizzando la ricognizione al 30 giugno 2022 riportata nel 53°Atto attuativo rep. n. 8890/2022. Il termine di conclusione degli interventi è stato, comunque, mantenuto fermo al 31 dicembre 2025 anche nel cronoprogramma aggiornato.

Nel fare rimando ai precedenti, già menzionati, referti del 2020 e del 2022, si ricorda brevemente che le cd. "opere dei compensazione" ineriscono al "*Piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale dei SIC*⁴³ IT3250003; IT3250023; IT3250031; IT3250030 e della ZPS⁴⁴ IT325004"», c.d. "*Piano Europa*", predisposto a seguito della procedura di infrazione n. 2003/4762, che si pone come principale obiettivo l'individuazione di una o più misure compensative degli impatti diretti o indiretti sugli *habitat* o sulle specie generati dalla realizzazione del progetto Mo.S.E., volte alla ricostruzione o riqualificazione di superfici sempre maggiori di quelle impattate⁴⁵. Le misure sono state elaborate partendo dall'analisi delle specie e degli *habitat* (interni ai SIC o ZPS coinvolti) per i quali sono stati identificati possibili effetti di perturbazione o degrado a seguito della costruzione delle opere mobili.

Il Piano comprende misure di compensazione di categoria 1, ossia le misure direttamente riconducibili alle finalità di compensazione previste dalla Direttiva 92/43/CEE, e misure di compensazione di categoria 2, che comprendono tutti gli interventi proposti che, pur non

⁴⁰ Atto rep. n. 8890 sottoscritto il 28 ottobre 2022, approvato con l. n. 921 in pari data e registrato con osservazioni da questa Sezione in data 6 dicembre 2022.

⁴¹ Gli Atti attuativi prevedono la realizzazione di interventi di completamento nonché di integrazione/migliorie degli interventi ambientali e di compensazione connessi al Sistema Mo.S.E., per l'importo complessivo di euro 179.572.888,16, di cui euro 36.295.924,21 a valere sul 52°Atto attuativo ed euro 143.276.963,95 a valere sul 53°Atto attuativo, in conformità a quanto previsto nella delibera CIPESS n. 39/2021, come modificata a seguito della rimodulazione di cui al d.m. del 21 luglio 2022, comprensivo di ogni corrispettivo e rimborso. Come risulta dall'Allegato "D" all'Atto, il completamento degli interventi ambientali e di compensazione è stato fissato al 31 dicembre 2025.

Va precisato che le somme relative all'esercizio 2023 di cui alla delibera CIPESS n. 39/2021 (da destinarsi ad interventi del Sistema elettromeccanico Mo.S.E. e ad interventi di compensazione e ambientali nell'ambito di detto Sistema), indicate a livello programmatico nel 52° Atto rep. n. 8889/2022 e nel 53° Atto rep. n. 8890/2022, sono state assegnate per competenza e per cassa al Provveditorato con d.m. n. 332 del 16 giugno 2023; i fondi non impegnati sono stati trasportati nell'anno 2024 e successivamente assegnati per cassa sui residui 2023 con d.m. n. 101 del 27 marzo 2024, n. 373 del 17 luglio 2024 e n. 475 del 24 settembre 2024.

⁴² Atto rep. n. 8978 del 24 ottobre 2024, alla Convenzione generale rep. n. 7191/1991, approvato con d.p. n. 1064 del 29 ottobre 2024, registrato con osservazioni dall'Ufficio di controllo di legittimità di questa Sezione.

⁴³ SIC: acronimo di Siti di Interesse Comunitario.

⁴⁴ ZPS: acronimo di Zone a Protezione Speciale.

⁴⁵ Il primo Piano Europa è del 2007, successivamente aggiornato nel 2011 e approvato dalla Commissione europea in data 28 febbraio 2012; esaminato favorevolmente dal CTA con voto n. 15 del 29 gennaio 2013.

essendo direttamente riconducibili alle finalità di compensazione, hanno una spiccata valenza positiva sul miglioramento del sistema lagunare di *habitat* e specie.

Le misure di compensazione sono state avviate, con le *tranche* di finanziamenti via via disponibili, attraverso la predisposizione di specifici progetti esecutivi, dando la priorità alle opere di cui alla categoria 1.

Le attività di verifica e validazione dei monitoraggi sono state condotte prima da ISPRA, fino a dicembre 2012, e successivamente dalla Regione del Veneto nell'ambito di uno specifico Protocollo di intesa tra Provveditorato interregionale per le opere pubbliche e Regione del Veneto.

In ultimo, il Consorzio Venezia Nuova ha confermato che, sotto il profilo strettamente operativo, *“nel corso degli anni il concessionario si è dotato di varie banche dati, regolarmente alimentate, che consentono di tenere sotto controllo:*

- *l'evolversi dei finanziamenti stanziati per il Sistema MOSE;*
- *il conseguente evolversi degli Atti Attuativi e dei loro eventuali atti aggiuntivi;*
- *l'aggiornamento costante dei Piani operativi allegati ai singoli Atti Attuativi, aggiornamento che deriva sia dalla necessità di variazione nella composizione del Piano operativo stesso (per necessità di finanziamento di interventi più urgenti a scapito di altri che vengono rinviati a successivi finanziamenti), sia dello sviluppo della situazione amministrativa del singolo intervento (importo derivante da esame CTA, da DP, da collaudo ...);*
- *la collaborazione complessiva degli interventi in un quadro sinottico generale che incrocia i singoli interventi raggruppati per obiettivo (opere civile, impianti...) e per stato di attuazione (collaudato, completato, in corso, da avviare...) con gli Atti Attuativi che li finanziano”.*

Attività svolta con costante aggiornamento.

4.3 Provveditore interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia e Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque

Con riguardo alla questione dei rapporti negoziali disciplinati dalla Convenzione generale rep. n. 7191/1991 e successivi Atti aggiuntivi, il Provveditorato, con la già menzionata nota di risposta del 7 marzo 2024, aveva reso noto di aver chiesto al Consorzio Venezia Nuova la ricognizione *“di tutti gli atti contrattuali fin qui redatti, finalizzata alla composizione di un unico atto contrattuale”* nonché *“ai fini del riordino generale dell'attività fin qui svolta dall'Amministrazione concedente con il Concessionario, è necessario, con ogni consentita urgenza, far pervenire allo scrivente Provveditorato l'elenco di tutti gli atti attuativi fin qui emessi, in ordine cronologico, con esplicito riferimento alle fonti di finanziamento e agli atti contrattuali posti alla base medesimi (Convenzione generale ed atti aggiuntivi alla stessa)”*.

Il Provveditorato aveva, altresì, precisato che avrebbero fatto parte del futuro Atto ricognitivo anche gli allora 57 Atti attuativi e i relativi Atti aggiuntivi, che nel corso degli anni hanno disciplinato, tra l'altro, l'impegno di spese per il Sistema Mo.S.E. e che il detto Atto sarebbe stato di tipo ricognitivo e non novativo.

Nel frattempo, i 57 Atti attuativi sono all'attualità divenuti 61.

L'intendimento di addivenire ad un unico Atto ricognitivo, per la razionalizzazione ed il riordino di tutta la disciplina contrattuale, non si è tradotto tuttavia in realtà.

Con la successiva nota di risposta del 10 settembre 2025, il Provveditorato e l'Autorità per la Laguna hanno dichiarato che non vi sono stati aggiornamenti rispetto a quanto già rappresentato nel marzo del 2024.

4.4 Valutazioni

Va preso atto degli sforzi compiuti per cercare di riordinare la disciplina contrattuale e renderla più trasparente e comprensibile.

Partendo dal già menzionato 7°Atto aggiuntivo alla Convenzione generale del 2022 che, relativamente al Sistema Mo.S.E., ha effettuato, come già detto, la ricognizione della destinazione delle risorse già contrattualizzate con i vari atti attuativi e, in particolare, ha evidenziato le somme utilizzate per le prioritarie attività di avviamento nell'ambito degli atti in essere (tenuto anche conto di quella effettuata dal CIPESS con la delibera n. 39/2021⁴⁶) nonché la ricognizione dello stato di avanzamento degli interventi⁴⁷, con i successivi Atti attuativi le parti del rapporto concessorio (in particolar modo il Consorzio Venezia Nuova) hanno cercato di dare contezza delle risorse impiegate e, in conformità a quanto richiesto dall'Ufficio di controllo di legittimità di questa Sezione, hanno tenuto distinte, nella ricognizione delle risorse complessivamente stanziare per il Sistema Mo.S.E., le somme destinate alla realizzazione dell'opera da quelle destinate alle fasi di avviamento di cui al comma 17 dell'art. 95 del d.l. n. 10/2020 e successive integrazioni, poiché, ai fini di una ricostruzione delle risorse aderente al quadro fattuale, le due componenti di spesa (realizzazione dell'opera + fase iniziale di avviamento contestuale al completamento della stessa) e avviamento, fase ordinaria permanente, vanno tenute separate e non sommate.

Ciò in quanto, mentre la delibera CIPESS n. 39/2021 e il 7°Atto aggiuntivo alla Convenzione generale hanno individuato e definito il piano degli interventi a finire, a valere sul complesso dei finanziamenti assegnati - di cui il CIPESS ha effettuato la ricognizione unitamente al MIT, d'intesa con il MEF - determinando sia l'importo complessivo finale dell'opera sia, in via definitiva, l'importo delle somme ancora utilizzabili (pari a euro

⁴⁶ D.p. n. 8 del 24 gennaio 2022, registrato da questa Corte in data 4 febbraio 2022, art. 3 dell'Atto e allegato C.1 dell'allegato sub lett. "C".

⁴⁷ Art. 4 dell'Atto. L'allegato sub lett. "C" all'Atto stesso espone: a) il dettaglio al 31 dicembre 2021 dei quadri economici degli Atti attuativi (allegato C.2), nel quale sono riportati, atto per atto, i dettagli dei finanziamenti, la ricostruzione del rapporto contrattuale (Atto originario e suoi Atti aggiuntivi), il quadro economico aggiornato al 31 dicembre 2021 con brevi note esplicative sullo stato di attuazione di ogni singolo intervento; b) il prospetto riepilogativo al 31 dicembre 2021 dei quadri economici degli Atti attuativi in essere (allegato C.3), che riepiloga, per obiettivo e per macro-voce, tutti gli interventi elencati nei quadri economici di cui all'allegato C.2, con relazione sulle motivazioni tecniche delle principali rimodulazioni dei quadri economici degli Atti attuativi rispetto a quanto era stato previsto nel 6°Atto aggiuntivo (allegato C.4); c) il dettaglio per obiettivo di tutti gli interventi contenuti negli Atti attuativi del Sistema Mo.S.E. perfezionati alla data del 31 dicembre 2021, con indicazione dell'Atto nel quale ciascuno è contemplato e del relativo stato di avanzamento (da approvare, approvato, con consegna lavori già effettuata, varianti da approvare, ultimato, collaudato); d) l'aggiornamento del cronoprogramma (art. 7 e allegato sub lett. "D").

538.421.225,00, 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. (somme destinate a naturale esaurimento), la fase di gestione e di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'opera inerisce alle risorse di cui all'art. 95, co. 17, del d.l. n. 104/2020 e successive integrazioni, pure richiamate dalla delibera CIPESS di cui sopra, ma non considerate ai fini della determinazione dell'importo "a finire".

Va, però, evidenziato che l'Atto ricognitivo e riorganizzativo di tutta la disciplina contrattuale non è stato mai adottato e che tutti gli Atti attuativi dal 50° al 60°, pervenuti alla Sezione per il prescritto controllo preventivo di legittimità (fanno eccezione gli Atti attuativi n. 54, 55 del 2022 e 57 del 2023 mai inoltrati alla Sezione), sono stati oggetto di plurimi rilievi di legittimità, in molti casi seguiti dal ritiro dell'atto e dalla riproposizione dello stesso novato degli elementi oggetto di censure di illegittimità. Ciononostante, per tutti i summenzionati Atti attuativi, la registrazione è avvenuta nella formula "*con osservazioni*" e, quindi, con precisazioni e moniti per la fase esecutiva.

Ad ogni modo, le pattuizioni contrattuali del rapporto concessorio in essere, già oggetto di ridefinizioni e rimodulazioni, da ultimo, hanno trovato un assetto stabile a seguito dell'intervenuto Atto transattivo del 7° Atto aggiuntivo alla Convenzione generale e dei successivi Atti attuativi disciplinanti i "lavori a finire" e l'avviamento, ivi compreso il cronoprogramma aggiornato degli interventi e delle opere riferibili al Mo.S.E. comprensivo dei tempi di ultimazione e di consegna delle opere all'Autorità per la Laguna, tenuto conto di quanto assentito dalla delibera CIPESS n. 39 del 2021 che, insieme al 7° Atto aggiuntivo ha individuato e definito il piano degli interventi a finire, a valere sul complesso dei finanziamenti assegnati.

Sul punto si osserva che l'intero importo è stato reso disponibile anche se, come emerge in atti, non è stato ancora completamente contrattualizzato⁴⁸ e, alla data del 31 luglio 2025, non erano ancora disponibili presso il Provveditorato le risorse, non contrattualizzate, delle annualità 2024 e 2025. Tale circostanza, come rilevato in atti (nota di risposta del Consorzio Venezia Nuova del 31 luglio 2025), non consente di fare previsioni certe sui conseguenti adempimenti, anche se si auspica che le suddette risorse "*siano rese a breve disponibili, per poter effettuare entro il corrente esercizio 2025 l'impegno mediante sottoscrizione dei nuovi atti contrattuali (...)*".

Va preso, altresì, atto che le opere ambientali e di compensazione stanno proseguendo e che con il 59° Atto attuativo sono stati aggiornati il cronoprogramma degli interventi ambientali e di compensazione nell'ambito del Sistema Mo.S.E. e il Piano Operativo degli interventi,

⁴⁸ Dalla nota di risposta del Consorzio Venezia Nuova emerge che restano da contrattualizzare: a) le somme assegnate dal CIPESS con delibera n. 39/2021, relativamente all'esercizio 2024, per il completamento degli interventi del Sistema Mo.S.E. e degli interventi ambientali e di compensazione "*somme indicate a livello meramente programmatico nel 52° atto rep. n. 8889/2022, nel 53° atto rep. n. 8890/2022, nel 59° atto rep. n. 8978/2024 e nel 60° atto rep. n. 8979/2024*"; b) le somme assegnate, per l'esercizio 2025, per le attività di cui all'art. 95, co. 17, del d.l. n. 104/2020, per quanto riguarda il cap. 1264 P.G.3 (24 milioni), per consentire con il 5° Atto di avviamento la prosecuzione delle attività di gestione e di manutenzione della fase provvisoria di competenza del concessionario fino al momento della consegna dell'opera all'Autorità per la Laguna, prevista a giugno 2026.

comprendente il quadro economico dell'Atto e le schede tecniche descrittive degli interventi corredate dalla stima dei costi. È stata, altresì aggiornata, alla data del 31 marzo 2024, la ricognizione dei finanziamenti assegnati al Sistema Mo.S.E. e il loro stato di utilizzo, rispetto all'analogo documento allegato agli atti rep. n. 8889/2022 (52° Atto) e rep. n. 8890/2022 (53° Atto) che era aggiornato al 30 giugno 2022.

Va infine evidenziato che con il 60°Atto attuativo⁴⁹, si è dato corso alla realizzazione di interventi di completamento e miglioria del Sistema elettromeccanico Mo.S.E. e di interventi della fase di avviamento (gestione e manutenzione della fase provvisoria), anche in prosecuzione di analoghi interventi già realizzati e in corso di realizzazione a valere sul 52° Atto attuativo (rep. n. 8890/2022) e a valere sugli Atti di avviamento (50°Atto rep. n. 8877/2022 – primo Atto di avviamento, 51°Atto rep. n. 8879/2022 – 2°Atto di avviamento, 56°Atto rep. n. 8943/2023 – 3°Atto di avviamento e 58°Atto rep. n. 8976/2024 – 4°Atto di avviamento), aggiornando al 31 marzo 2024 la ricognizione delle risorse complessivamente assegnate al Sistema Mo.S.E. e del loro stato di utilizzo, di cui alla ricognizione al 30 giugno 2022 riportata nel 52°Atto attuativo (rep. n. 8889/2022 – all. sub “E”).

⁴⁹ Atto rep. n. 8979 del 29/2024, approvato con d.p. n. 1065 in pari data, anch'esso registrato con osservazioni dall'Ufficio di controllo di questa Sezione.

5 LE MISURE CONSEQUENZIALI ADOTTATE: ATTIVITÀ DI VIGILANZA E DI MONITORAGGIO DEI TEMPI DI ULTIMAZIONE DELLE OPERE DEL SISTEMA MO.S.E. - COLLAUDO E CONSEGNA DELLE OPERE

In relazione alla rilevata necessità di rafforzare le attività di vigilanza e di monitoraggio dei tempi di completamento delle opere del Sistema Mo.S.E., enucleando gli 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, nonché in relazione alla ineludibile necessità di procedere, nei tempi più celeri possibili, al collaudo e alla consegna delle opere all'Amministrazione, le Amministrazioni interessate hanno rappresentato quanto di seguito.

5.1 Commissario straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E.

Sul punto, il Commissario straordinario ha riferito⁵⁰, in particolar modo, nel merito degli aspetti connessi al rafforzamento delle attività di vigilanza e al monitoraggio dei tempi di completamento dell'opera, evidenziandone due significativi aspetti, strettamente collegati alle previsioni del 7°Atto aggiuntivo, successivamente declinate nel 52°Atto attuativo (rep. n. 8889) del 28 ottobre 2022, ossia: a) la messa in atto, da parte della struttura commissariale, di un'azione di controllo dell'andamento dei lavori e di coordinamento delle attività di Direzione lavori del concessionario, con la regolare esecuzione di sopralluoghi di verifica in cantiere e discussione degli esiti nell'ambito del Tavolo di coordinamento; b) l'individuazione di priorità operative e di classi di importanza e urgenza all'interno degli interventi da completare, con un particolare *focus* sugli interventi necessari alla funzionalità delle bocche di porto.

In particolare, quanto alle tempistiche di realizzazione, limitatamente al Sistema Mo.S.E., il Commissario straordinario, allo stato dell'arte rilevato a marzo 2024, ha confermato il sostanziale rispetto delle previsioni massime di attuazione, ovvero del completamento dei lavori entro il 2025, in relazione al cronoprogramma contenuto nel 7°Atto aggiuntivo, come declinato in dettaglio nell'allegato F1 del 52°Atto attuativo rep. n. 8889/2022, pur precisando che il rispetto delle tempistiche *“non può riguardare la singola categoria di interventi e neppure il singolo intervento, in quanto su tali tempistiche sono intervenuti fattori esogeni o scelte progettuali non prevedibili e non imputabili al concessionario che purtuttavia non inficiano e non limitano il completamento dell'opera e le previsioni per il suo collaudo e consegna”*.

Il Commissario ha, quindi, rappresentato nel dettaglio i principali fattori sopravvenuti che hanno influenzato i termini complessivi del cronoprogramma, riconducibili essenzialmente ai seguenti:

⁵⁰ Nota prot. U 28/2024 del 2024 (acquisita al prot. Cdc n. 1234 in pari data).

- numerosità dei sollevamenti difensivi resisi necessari nelle stagioni 2022/2023 e 2023/2024 per il verificarsi di condizioni meteomarine significativamente più frequenti della media, poiché *“in prossimità di un sollevamento una buona parte degli interventi in corso, in particolare quelli sugli impianti, subisce uno stop di più giorni dovuto alla necessità di utilizzare quelle parti d’opera in piena sicurezza”*;
- la risposta negativa del mercato a due diverse e successive procedure di pubblica evidenza bandite dal concessionario per il completamento dell’anello in fibra ottica, cosa che ha negativamente inciso sulle previsioni di esecuzione dell’intervento;
- in alcuni casi, i tempi impiegati dal Provveditorato per la formalizzazione degli atti autorizzativi al concessionario, anche solo in termini di consegna anticipata, che si sono riverberati sul rispetto puntuale del cronoprogramma;
- lo stralcio di interventi migliorativi non immediatamente necessari alla piena funzionalità del Mo.S.E., stabilito in quanto non rientranti espressamente nelle attività previste dalla Convenzione generale e, soprattutto, non compatibili con le tempistiche generali del cronoprogramma di completamento dell’opera;
- la rivisitazione dell’intervento di demolizione del rilevato di Malamocco *“da ridefinire in funzione di una scelta maggiormente funzionale e meno costosa per lo Stato”*, ossia la cd. *“piarda”* a suo tempo utilizzata per le operazioni di stoccaggio dei cassoni di fondazione delle paratoie e che *“nella prossima fase a regime, grazie a un intervento di demolizione parziale e sistemazione paesaggistica, potrebbe sopperire a talune necessità gestionali connesse”*.

La Struttura commissariale ha rappresentato l’evoluzione del cronoprogramma, tenuto conto delle priorità di intervento di cui si dirà in prosieguo di analisi, versando in atti un nuovo cronoprogramma sintetico, espositivo anche dei termini di scadenza del collaudo funzionale integrato e della consegna dell’opera, evidenziando che: *“Al momento le potenziali criticità per il rispetto del suddetto cronoprogramma appaiono essere collegate esclusivamente all’andamento dei collaudi tecnico amministrativi i quali possono condizionare l’esecuzione del collaudo complessivo dell’opera e, per questo motivo, sono anch’essi sottoposti a particolare monitoraggio da parte del Commissario Straordinario”*, precisando, altresì, che i collaudi tecnico-amministrativi sono di competenza del Provveditorato, che provvede per il tramite di Commissioni dallo stesso nominate e che sono in corso anche le attività propedeutiche alla consegna dell’opera (in questa fase, principalmente di natura catastale) e sono stati avviati i contatti con l’Agenzia del demanio per l’assunzione in consistenza dell’opera.

In questo modo, *“vengono ammortizzati i tempi legati alle procedure di esecuzione di collaudo e consegna dell’opera, parallelizzandoli a quelli della Fase di Avviamento ed evitando il protrarsi oltre il necessario dei tempi e, quindi, dei costi connessi alla conservazione e custodia dell’infrastruttura e al mantenimento da parte del concessionario”*.

5.2 Consorzio Venezia Nuova

Il Consorzio Venezia Nuova ha rappresentato che, per quanto attiene agli Atti aggiuntivi e attuativi in essere, tutti gli interventi individuati come necessari alla funzionalità del Sistema Mo.S.E. sono stati ultimati nel primo semestre del 2024 e, per quelli che allora risultavano ancora da completare, ad oggi la situazione è la seguente:

- per le conche di Chioggia, all’attualità, residuano solo alcune lavorazioni necessarie al fine della futura manutenzione, stante che per le parti funzionali risultano ultimate;
- il sistema “compartimentazione antincendio” mediante barriere d’acqua nelle gallerie si è sostanzialmente concluso in data 30 maggio 2025;
- per la connessione in fibra ottica, l’ultimazione è prevista per il mese di settembre 2025, stante che l’intervento era collocato fra quelli non strettamente necessari alla funzionalità dell’opera, poiché dal 2023 è disponibile la connettività in ponte radio.

A seguito dell’entrata in vigore del d.l. 31 dicembre 2024, n. 208, già richiamato in precedenza, ed in particolare dell’art. 5 ivi contenuto, l’attività di monitoraggio sui tempi di esecuzione delle opere viene ora svolta dal Presidente dell’Autorità per la Laguna di Venezia il quale, alla data del 30 giugno 2025, ha proceduto all’aggiornamento del cronoprogramma delle opere a finire del Sistema Mo.S.E.

IL Consorzio ha, altresì, rappresentato che *“sono state impostate delle matrici di controllo delle lavorazioni in dettaglio, che vengono aggiornate mensilmente a seguito di sopralluoghi eseguiti alle tre bocche di porto e che riportano gli aspetti salienti da presidiare. Il monitoraggio riguarda sostanzialmente il completamento delle parti non funzionali del Mo.S.E., le attività di commissioning degli impianti e il collaudo funzionale integrato prestazionale dell’opera”*.

Quanto alle modalità di contabilizzazione delle opere, il Consorzio Venezia Nuova ha precisato che:

- per quanto riguarda le opere di completamento del Sistema elettromeccanico Mo.S.E., le modalità di contabilizzazione sono basate su computi metrici estimativi. La contabilizzazione dei lavori avviene “a misura” movimentando, sulla base delle misure effettivamente rilevate sul campo, le quantità dei singoli articoli e/o, ove previsto, movimentando le “unità contabili” ovvero raggruppamenti per attività di più articoli;
- per quanto riguarda le opere ambientali e di compensazione, le stesse e, in particolare, tutte le attività del Piano Europa, sono sempre state computate e contabilizzate “a misura” sulla base di prezzi unitari.

Quanto al collaudo ed alla consegna dell’opera all’Amministrazione, il Consorzio Venezia Nuova ha rappresentato che stanno proseguendo sia le attività relative ai collaudi tecnico-amministrativi delle singole opere, come da programma, che le attività della Commissione di collaudo funzionale e prestazionale del Sistema Mo.S.E.

Ha, altresì, precisato che l’Autorità per la Laguna ha chiesto⁵¹ al Provveditorato, che ha accolto la richiesta⁵², di procedere con gli adempimenti necessari ai fini della proroga dell’incarico ai componenti della Commissione di collaudo funzionale integrato e prestazionale alla data del 1° luglio 2026, per tenere conto della avvenuta rimodulazione dei tempi di ultimazione degli impianti e del relativo *commissioning*⁵³.

Va, sul punto, evidenziato che, come risulta in atti, il progetto esecutivo delle attività di *commissioning* è stato approvato nel 2023 (d.p. n. 489 del 29 maggio 2023) e sempre nel 2023 è intervenuta la consegna dei lavori e sono state avviate, nelle more del completamento degli impianti, le attività propedeutiche di predisposizione delle procedure e le prime verifiche meccaniche ed elettriche sulle cause disponibili e la redazione delle matrici “causa-effetto” necessarie per lo svolgimento di test funzionali puntuali. Le attività di verifica in campo sono iniziate a luglio 2024. In relazione, poi, alla necessità di contenere al massimo i tempi del *commissioning*, i cui esiti sono indispensabili per la chiusura del collaudo funzionale del Sistema Mo.S.E., sono state adottate diverse misure di accelerazione⁵⁴.

Fermo restando quanto sopra, il Consorzio Venezia Nuova ha evidenziato che *“il nuovo termine per l’emissione del Certificato di collaudo Funzionale Integrato e Prestazionale è compatibile con le tempistiche previste dal cronoprogramma aggiornato dell’Autorità per la Laguna ed in particolare con i tempi di consegna dell’opera”*.

5.3 Provveditore interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia e Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque

Il Provveditorato e l’Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque – hanno rappresentato che nell’attuale assetto ordinamentale delle competenze le attività di riordino e di ricostruzione degli atti e degli interventi sono assicurate all’interno di un contesto normativo in progressiva stabilizzazione, che consente di garantire la tracciabilità e la trasparenza della contabilità dei lavori, nonché la vigilanza sul rispetto dei tempi di realizzazione e sulla corretta allocazione delle risorse, sul punto precisando che *“l’attuale assetto istituzionale consente, inoltre, di individuare con maggiore chiarezza gli ordini di priorità tra*

⁵¹ Nota prot. n. 21 del 17 luglio 2025.

⁵² Nota prot. n. 0029689 del 1° agosto 2025 in cui il Provveditorato ha precisato che il disposto differimento dei termini *“non comporta oneri aggiuntivi per il Provveditorato e per l’amministrazione delle Infrastrutture e Trasporti”*.

⁵³ Il *commissioning* consiste nella verifica sistematica, prima dell’avviamento dell’impianto, della funzionalità di questi e dei sistemi che costituiscono l’opera, nonché delle corrette interazioni tra di essi mediante l’esecuzione di test funzionali con gli impianti energizzati in modo permanente. Nel caso del Sistema Mo.S.E., le diverse fasi si sono sovrapposte e, quindi, il *commissioning* deve essere eseguito su impianti già in esercizio.

⁵⁴ Emerge in atti che: *“da novembre 2024 il team di commissioning degli impianti elettrici è stato raddoppiato e triplicato da febbraio a maggio 2025 (...), è stata svolta la ricerca di un team integrativo di specialisti per l’esecuzione dei test di strumentazione e controllo, in modo da procedere in parallelo sulle bocche di porto di Lido e Malamocco e permettere il completamento dei test sui sistemi di processo entro settembre p.v. (...) Si è data indicazione al team di commissioning di procedere con l’esecuzione dei test funzionali sui sistemi di processo della bocca di Lido e Malamocco verificando le logiche di controllo, nel caso di strumenti e componenti ripetitivi, su un campione significativo (almeno il 20%), in modo da avere al più presto una panoramica d’intesa delle non conformità principali, da risolvere prioritariamente. Si è prevista una successiva fase di completamento delle verifiche nei mesi successivi, in modo da estendere i test sulla totalità degli strumenti e componenti dei sistemi”*.

gli interventi ancora da eseguire, ancorando la programmazione a previsioni progettuali basate su dati analitici e verificabili”.

Quanto alle operazioni di collaudo, il Provveditore, al fine di monitorare l'andamento di tutte le commissioni di collaudo i cui lavori sono in corso, ha istituito un tavolo di coordinamento tra i Presidenti delle commissioni a ciò deputate, lo stesso Provveditore ed il Commissario straordinario per il completamento del Mo.S.E..

È stato, quindi, confermato che tali lavori di coordinamento si sono svolti regolarmente per tutto il 2024, con la costante partecipazione del Provveditore e del Commissario straordinario e che, nel corso del 2025, le attività sono proseguite con continuità, grazie all'impulso e alla diretta supervisione del Presidente dell'Autorità per la Laguna di Venezia, che ha assicurato il regolare avanzamento dei lavori delle commissioni di collaudo tecnico-amministrativo.

Le riunioni hanno consentito – si legge in atti – *“di mantenere un raccordo costante ed efficace fra il Provveditorato, i RUP e il Concessionario, fornendo supporto e indicazioni operative mirate a garantire la rapida conclusione delle procedure di collaudo. La collaborazione instaurata si è dimostrata particolarmente proficua, permettendo di affrontare e risolvere con tempestività le criticità evidenziate dalle singole commissioni”.*

È stato, altresì, confermato che la maggior parte dei collaudi è stata positivamente conclusa.

5.4 Valutazioni

La Sezione prende positivamente atto delle iniziative che, a partire dalle risultanze del Referto del 2020, sono state intraprese per rafforzare le attività di vigilanza e di monitoraggio dei tempi di completamento delle opere del Sistema Mo.S.E., enucleando gli ordini di priorità tra gli interventi ancora da eseguire e che, all'attualità, hanno consentito di garantire la ricostruzione degli atti e degli interventi e di vigilare sul rispetto dei tempi di realizzazione.

Quanto alla criticità sollevata da questa Sezione, relativa alla necessità di addivenire al collaudo e alla consegna delle opere all'Amministrazione in tempi celeri, deve prendersi positivamente atto che è stato completato il collaudo tecnico-amministrativo per gran parte degli interventi e che il nuovo termine per l'emissione del Certificato di collaudo funzionale integrato e prestazionale è compatibile con le tempistiche previste dal cronoprogramma aggiornato dell'Autorità per la Laguna ed in particolare con i tempi di consegna dell'opera.

Per tale specifico aspetto, il rispetto dei termini contrattualmente stabiliti, infatti, è particolarmente importante, tenuto conto - come già più volte evidenziato da questa Sezione - che laddove tale operazione dovesse procrastinarsi, da un lato, emergerebbero ulteriori spese da affrontare, tra le quali anche quelle per la custodia delle opere, e dall'altro, in mancanza degli esiti del collaudo, non è possibile accertare, per le opere e gli interventi realizzati, la rispondenza ai contratti, ai progetti approvati, alle relative prescrizioni tecniche sia delle opere che dei dati risultanti dalla contabilità.

Ferme restando le suesposte osservazioni, va ricordato che ogni intervento compreso nella Convenzione generale e, quindi, nei singoli Atti attuativi in essere è soggetto, in fase esecutiva, alla sorveglianza prevista dalla normativa vigente, incluse le verifiche delle Commissioni di collaudo tecnico-amministrativo nominate in corso d'opera, composte da soggetti incaricati dal Provveditorato e che, per il Sistema Mo.S.E., è stato previsto anche il Collaudo Funzionale Integrato e Prestazionale (CFIP), da eseguire una volta completato e avviato l'esercizio dell'opera, facente capo alla Commissione, incaricata dal Provveditorato, deputata alla più generale verifica di funzionalità del Sistema.

Va, ad ogni modo, ricordato che il Sistema, a partire dal secondo semestre 2020, è stato più volte messo in funzione, anche se nella fase di gestione provvisoria, ed ha consentito la Salvaguardia di Venezia e della Laguna anche contro eventi estremi,⁵⁵ quale quello del 22 novembre 2022 (in cui la marea ha registrato un picco di 173 cm, classificandosi come la terza marea più alta da quella storica del 1966) e quello del 31 ottobre 2023 (in cui l'altezza della marea ha raggiunto i 154 cm).

Tra il 2020 e il 2025⁵⁶ sono stati effettuati oltre 100 sollevamenti delle paratoie del Sistema Mo.S.E.

Emerge, altresì in atti, che la realizzazione dell'opera è a un buon livello di avanzamento, che i finanziamenti stanziati si confermano adeguati a coprire i lavori ancora da eseguire, che la Commissione di collaudo funzionale integrato e prestazionale sta procedendo con i lavori di propria competenza e che, quindi, si conferma la fattibilità di consegna dell'opera alla fine del primo trimestre del 2026⁵⁷. Infatti, risulta anche dal 60° Atto attuativo⁵⁸ della Convenzione generale (rep. n. 7191 del 1991) che sono state *“completate le opere necessarie alla funzionalità delle bocche di porto”*, per le quali sono stati emessi i relativi Certificati di ultimazione lavori, anche se sono ancora *“necessari interventi di completamento e migliorativi del Sistema Elettromeccanico MOSE nonché interventi di gestione e manutenzione della fase provvisoria fino al momento della consegna dell'Opera all'Autorità per la Laguna”* e che *“pur essendo state completate le parti indispensabili al suo funzionamento, il Provveditorato Interregionale intende assicurare la prosecuzione delle attività di completamento e di miglioria del Sistema*

⁵⁵ Si ricorda che sono considerate maree eccezionali quelle in cui le acque superano i 140 cm. Già a tale altezza buona parte del centro storico di Venezia rimane allagato. Infatti, come riportato nel Referto del 2020 (par. 2.4.3, pag. 118), 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).

Gli eventi più catastrofici per Venezia si sono verificati il 4 novembre 1966 e il 12 novembre 2019. Nel primo, la marea registrò un'altezza di 194 cm, marea mai registrata nella storia delle osservazioni, provocando una situazione di emergenza e di pericolo così grave da comportare l'abbattimento dei cd. “murazzi” (ossia di parte delle storiche difese della laguna verso il mare) e da creare le premesse per l'adozione della prima legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Nel secondo caso, la marea arrivò a superare i 189 cm. e determinò la necessità di provvedere con un piano emergenziale degli interventi con la nomina di una Struttura commissariale la cui attività è stata esaminata nel Referto del 2020, in cui si è data contezza anche dei costi per dare attuazione al piano emergenziale di ripristino delle opere pubbliche, oltre che alla liquidazione delle istanze per la concessione dei contributi per l'immediato sostegno alla popolazione e delle attività sociali di culto, economiche e produttive.

⁵⁶ I dati si riferiscono al periodo ottobre 2020 – marzo 2025.

⁵⁷ Le suesposte informazioni sono contenute nella Relazione sullo stato di attuazione al 31 dicembre 2024 degli interventi di competenza del Commissario straordinario per il Mo.S.E. del 29 gennaio 2025.

⁵⁸ Atto rep. n. 8979 del 24 ottobre 2024, approvato con d.p. n. 1065 del 29 ottobre 2024.

Elettromeccanico Mo.S.E. e la prosecuzione della fase di avviamento (gestione e manutenzione della fase provvisoria) fino alla consegna dell'Opera all'Autorità per la Laguna (...)" prevista nel 2° trimestre del 2026⁵⁹ e che avverrà al termine della fase di avviamento del Sistema stesso e del collaudo.

Conclusivamente, la Sezione ritiene di poter valutare positivamente lo stato degli adempimenti posti in essere, tenuto conto che, allo stato attuale, si può ragionevolmente sostenere che i termini del cronoprogramma saranno rispettati (salvo accadimenti imprevisi ed imprevedibili) e senza oneri aggiuntivi.

Pertanto, sebbene la riscontrata frammentazione dei lavori in numerosi stralci, ognuno dei quali oggetto di autonomo collaudo tecnico-amministrativo, abbia complicato significativamente la realizzazione degli impianti e la messa a sistema per l'esercizio, lo stato di avanzamento dei lavori, le affinate tecniche di monitoraggio e controllo intraprese anche a correzione delle criticità rilevate da questa Sezione nel corso dei vari cicli di controllo⁶⁰, la ritrovata comunicazione e collaborazione istituzionale tra i Soggetti coinvolti, denotano un rinnovato slancio positivo verso la concreta risoluzione delle cause ostative alla conclusione delle opere e degli interventi.

⁵⁹ La previsione è contenuta nel cronoprogramma del Commissario straordinario per il Mo.S.E. del 7 marzo 2024 (nota prot. U 31/2024).

⁶⁰ Ci si riferisce, in particolare, agli esiti, moniti e raccomandazioni di cui al 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 Venezia, approvato con deliberazione n. 196/2020/GEST, e seguente *follow-up* approvato con deliberazione n. 38/2022/GEST, nonché ai rilievi, alle osservazioni ed anche alle ricusazioni di visto e registrazione su Atti aggiunti/attuativi/aggiuntivi degli Atti attuativi.

6 MISURE CONSEQUENZIALI ADOTTATE: ESECUZIONE CONTRATTUALE E STATO DI REALIZZAZIONE DEI LAVORI. RISCONTRO ALLE AREE PIÙ SIGNIFICATIVE DI CRITICITÀ CONTRATTUALE

Quanto alla necessità, ai fini della piena operatività del Sistema Mo.S.E., di definire in modo compiuto le problematiche ancora irrisolte, relative:

- a) al sistema di automazione delle barriere;
- b) al completamento degli impianti;
- c) all'operatività della *Control room*;
- d) all'allocazione della linea di manutenzione pesante;
- e) al completamento degli inserimenti architettonici e paesaggistici;
- f) alla realizzazione del Piano Europa.

A queste si aggiungeva, poi, la necessità di realizzare gli altri interventi del sistema integrato di opere necessarie per l'efficace azione volta alla Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, le quali, sebbene improrogabili ed incluse nelle attività di salvaguardia lagunare, non risultavano realizzate al tempo del primo *follow-up*, ossia:

- gli interventi di rialzo delle rive e realizzazione di sistemi per impedire la filtrazione dell'acqua dal sottosuolo e il rigurgito dai tombini;
- il definitivo completamento della rete fognaria nelle isole di Pellestrina e Sant'Erasmo;
- la completa attuazione del "Piano Morfologico della Laguna"⁶¹.

Le Amministrazioni interessate hanno rappresentato quanto di seguito.

6.1 Commissario straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E.

Il Commissario straordinario, nei limiti di quanto di sua competenza, ha rappresentato che:

- "a) è progredito lo sviluppo dei comandi automatici delle barriere che al momento consente la piena operatività del sistema;*
- b) il sistema degli impianti, in quanto parte principale delle opere necessarie alla funzionalità alle bocche di porto, è sostanzialmente completato;*

⁶¹ Si ricorda che il Piano è finalizzato a 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 - si prevede - dovrebbe 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.

- c) *la sede della Sala Decisionale in Arsenale è in avanzata fase di ultimazione sia nelle parti edili che in quelle impiantistiche, mentre le Control Room alle bocche di porto sono tutte completate e funzionanti;*
- d) *tutti i soggetti istituzionali competenti hanno più volte convenuto, in sede di riunioni tecniche, sull'opportunità che la linea di manutenzione pesante non venga allocata in Arsenale. Ciò è peraltro coerente con l'assunzione che l'esecuzione della manutenzione della linea pesante venga fatta presso un sito messo a disposizione dal soggetto terzo che si aggiudicherà le attività manutentive;*
- e) *la realizzazione degli inserimenti architettonici e paesaggistici è avviata; tuttavia, in quanto opere di completamento non essenziali alla funzionalità delle barriere, esse vengono eseguite dopo le vere e proprie opere civili e impiantistiche. Pertanto, il loro completamento è fissato entro il 2025".*

Quanto alla realizzazione del Piano Europa e degli altri interventi inclusi nelle attività di salvaguardia, il Commissario straordinario ha rappresentato di non avere alcuna competenza in merito.

6.2 Consorzio Venezia Nuova

Il Consorzio Venezia Nuova ha fornito, per ogni punto di criticità rilevato, una analitica rappresentazione dell'attuale stato, che può essere sintetizzata come di seguito.

- **Sistema di automazione alle bocche di porto:** il sistema è completato nella sua configurazione definitiva e, pertanto, i sollevamenti sono eseguiti utilizzando il sistema di controllo automatico nella sua piena operatività;
- **Completamento degli impianti:** gli impianti necessari alla funzionalità delle barriere sono stati sostanzialmente completati nei primi mesi del 2024, comprese le componenti degli impianti ausiliari e ancillari;
- **Operatività della Control room:** l'operatività del Mo.S.E. è garantita pienamente dall'operatività delle strutture presenti all'Arsenale (Sala Operativa Decisionale - SOD) e alle bocche di porto (Sala Controllo di Bocca - SOB). Quanto allo stato di attuazione ha precisato che *"le sale operative alle bocche hanno raggiunto la loro piena operatività e sono state completate anche le relative sale di backup; in Arsenale è stata completata e resa operativa la sala di controllo remotizzata e anche la SOD principale, già efficacemente utilizzata nel corso dei sollevamenti di Salvaguardia della stagione 2024/2025"*;
- **Allocazione della Linea di manutenzione pesante:** il Consorzio ha dapprima rappresentato⁶² che l'Amministrazione concedente aveva dato disposizione, con nota prot. n. 51298 del 3 dicembre 2018 (poi confermata anche dal Commissario straordinario Mo.S.E., con propria nota prot. n. U24/2021 del 15 febbraio 2021), di non procedere con la realizzazione della linea di manutenzione in Arsenale ed, in generale, con

⁶² Nota di risposta del 6.03.2024.

l'insediamento di attività di manutenzione "pesante" e, successivamente⁶³, ha reso noto che nel corso del primo semestre 2025, anche a seguito delle esperienze maturate in merito alle attività di manutenzione delle prime paratoie di Lido Treporti, il Provveditorato, con nota del 13 marzo 2025 (prot. n. 9289), ha chiesto al Consorzio di avviare la predisposizione del Progetto di fattibilità tecnico-economica dell'infrastruttura definitiva dell'area denominata "ex Pagnan"⁶⁴ a Porto Marghera, sulla base delle seguenti linee⁶⁵ *"il PFTE (Piano Fattibilità Tecnico Economicà) dovrà evidenziare la concreta fattibilità di utilizzo dell'area ex Pagnan ai fini della manutenzione delle paratoie del Sistema Mose, prevedendone l'adeguata infrastrutturazione che garantisca la gestione di almeno una doppia linea di manutenzione, tenendo altresì conto di ulteriori esigenze logistiche, quali lo stoccaggio di apparecchiature e componenti speciali (cavalletta, paratoie, cerniere ecc)".* Il Consorzio Venezia Nuova ha rappresentato, altresì, che il Provveditore, in data 6 maggio 2025, ha fornito, al riguardo, il Documento di indirizzo di progettazione e che, all'attualità, l'attività di progettazione è stata avviata ed è in corso.

- **Completamento degli inserimenti architettonici e paesaggistici:** il Consorzio ha rappresentato che gli insediamenti architettonici e il mascheramento delle opere a vista del Sistema Mo.S.E. sono stati completati al Lido ed a Chioggia, mentre a Malamocco sono in avanzato stato di realizzazione ed il loro completamento è previsto entro il corrente anno (2025).

Quanto ai completamenti degli interventi di ripristino delle aree di cantiere e di sistemazione paesaggistica finale degli spazi esterni Mo.S.E., il Consorzio ha confermato che sono in avanzato stato di progettazione gli interventi al Lido ed a Chioggia e che si prevede di avviare i lavori nel 2026 *"dovendo tener in considerazione il fatto che non sono ancora stati definiti gli aspetti connessi alla possibilità di prevedere la «Decarbonizzazione del Sistema MOSE»"*.

- **Realizzazione del Piano Europa:** il Consorzio ha rappresentato che, alla data del 6 marzo 2024, parte degli interventi delle misure di categoria 1⁶⁶ sono stati completati

⁶³ Nota di risposta del 29 agosto 2025.

⁶⁴ L'area denominata "ex Pagnan" è ubicata a Porto Marghera, in località Malcontenta, nel Comune di Venezia. Il sito è di proprietà del Consorzio Venezia Nuova e presenta una superficie di circa 65.000 m². È emerso, nel corso dei controlli precedenti, che, in relazione alla linea di manutenzione pesante, il Provveditorato aveva chiesto al Consorzio Venezia Nuova di predisporre uno Studio di fattibilità per la collocazione della manutenzione delle paratoie in tale area, che questi aveva redatto e, successivamente, aggiornato in relazione alle indicazioni del Provveditore. Successivamente, i vari soggetti istituzionali competenti hanno convenuto, in sede di riunioni tecniche, sull'opportunità che la linea di manutenzione pesante non venga allocata in Arsenale e neppure, per motivazioni diverse, nell'area ex Pagnan, ed anche la gara bandita dal Provveditorato per il Triveneto avente ad oggetto la manutenzione programmata ordinaria e straordinaria delle tre barriere di S. Nicolò, Malamocco e Chioggia era stata strutturata in base a tale impostazione, ovvero l'esecuzione della manutenzione della linea pesante presso un sito messo a disposizione dal soggetto appaltante.

⁶⁵ Nota del Provveditorato prot. n. 0009289 del 13 marzo 2025 in cui si precisa anche che *"gli oneri di progettazione troveranno copertura a valere sul Cap. 1264 PG 03, atto attuativo n. 56° rep. 8943 del 22/09/2023, terzo atto di avviamento"*.

⁶⁶ 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:

- **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

mentre altri sono in corso di realizzazione. Era stata anche completata la progettazione esecutiva di alcuni degli interventi appartenenti alle tipologie “Costituzione di nuovi habitat litoranei” e “Riqualificazione delle aree di cantiere”, interventi inevitabilmente subordinati al completamento delle opere alle bocche, per i quali si prevedeva l’avvio, al termine del completamento dell’iter amministrativo di approvazione delle progettazioni da parte del Provveditorato.

Il Consorzio ha, altresì, rappresentato che anche per le misure di categoria 2 sono state avviate tutte le misure previste nel Piano Europa e che, alla predetta data del 6 marzo 2024, era in corso la progettazione relativa all’intervento di recupero dell’area del Forte S. Pietro in località S. Maria del Mare.

Il Consorzio, quindi, ha evidenziato come negli ultimi anni l’avvio o il completamento delle misure di compensazione previste dal “Piano Europa” sia stato fortemente limitato dal consistente sviluppo di praterie di fanerogame marine in alcune aree della laguna di Venezia, oltre che dai criteri per il riutilizzo dei sedimenti di dragaggio indicati nel cosiddetto “Protocollo Fanghi 1993”, la cui revisione è stata adottata solo nel 2023 con l’emissione del decreto interministeriale n. 86/2023. Tuttavia, in merito alla nuova regolamentazione per la gestione dei sedimenti lagunari, sono emerse talune criticità in ordine alla sua applicazione, che sono state sottoposte all’attenzione della Commissione tecnico-consultiva incaricata di rilasciare parere tecnico nell’ambito del procedimento finalizzato al rilascio dell’autorizzazione al dragaggio.

Tenuto quindi conto che il decreto n. 86/2023 prevede una prima fase di implementazione, di durata di 24 mesi, ai fini di valutare eventuali necessità di revisione dei criteri tecnici ed operativi per la gestione dei sedimenti lagunari, sono “*stati avviati una serie di approfondimenti ed elaborazioni volti a fornire strumenti interpretativi e gestionali quale importante supporto tecnico specialistico al Provveditorato nella discussione tecnico-scientifica con gli Enti competenti necessaria per l’aggiornamento dei criteri tecnici del Decreto stesso*” e, a seguito di un incontro tra il Provveditorato e la Regione del Veneto tenutosi il 29 novembre 2024, il Consorzio ha trasmesso al Provveditorato un nuovo aggiornamento del documento contenente i criteri operativi condivisi dalle parti, in cui sono state recepite le osservazioni espresse dalla Regione nel corso del succitato incontro.

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. In altri termini, tutti gli interventi finalizzati alla creazione diretta di *habitat*.

- **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. In altri termini, tutti gli interventi che concorrono indirettamente alla realizzazione degli *habitat*.

Il Consorzio ha comunque evidenziato che *“le difficoltà di applicazione della nuova normativa sui sedimenti, nonché l’approvazione dell’aggiornamento del Piano Europa, stanno comportando un allungamento delle tempistiche per la realizzazione e il completamento di alcuni degli interventi del Piano Europa, per cause quindi che non potranno essere ascritte al Concessionario”*.

Quanto agli altri interventi di salvaguardia lagunare (rialzi delle rive, opere di impermeabilizzazione, riordino delle reti fognarie, etc. così come l’attuazione delle opere del “Piano Morfologico della Laguna”), il Consorzio ha precisato che gli stessi non rientrano nelle attuali competenze del concessionario.

6.3 Provveditore interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia e Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque

Il Provveditorato, con nota di risposta del 7 marzo 2024, aveva già fornito analitico aggiornamento su tutti i punti sopra evidenziati, sostanzialmente in linea con quanto già rappresentato dal Consorzio Venezia Nuova.

Successivamente, con nota del 10 settembre 2025 prodotta congiuntamente con l’Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque - è stato fornito un aggiornamento dello stato dei lavori/interventi, dal quale risulta quanto segue:

- **Automazione delle barriere:** il sistema di automazione risulta completato e pienamente operativo. L’automazione costituisce, dunque, un elemento ormai consolidato della gestione ordinaria, contribuendo a garantire l’affidabilità complessiva del sistema.
- **Completamento degli impianti:** nel corso del 2024 sono state portate a termine tutte le installazioni necessarie alla piena funzionalità delle barriere, incluse le componenti ausiliarie e ancillari. Ciò consente, oggi, di disporre di un sistema impiantistico unitario e coerente, in grado di supportare efficacemente le attività di sollevamento e le operazioni di manutenzione.
- **Operatività della Control room:** la stessa è divenuta pienamente funzionante. Le attività di coordinamento e di gestione vengono svolte presso la Sala Operativa Decisionale (SOD) all’Arsenale e presso le Sale di Controllo di Bocca (SOB) localizzate alle bocche di porto. La rete di sale operative, così organizzata, consente un monitoraggio continuo e capillare delle diverse strutture, nonché la gestione centralizzata e integrata delle operazioni di sollevamento e di intervento.
- **Allocazione della Linea di manutenzione pesante:** si conferma l’incarico al Consorzio per la predisposizione del Progetto di fattibilità tecnico-economica relativo all’infrastrutturazione definitiva dell’area denominata “ex Pagnan” a Porto Marghera. Tale progetto, che prende le mosse dal Documento di indirizzo alla progettazione, *“prevede la realizzazione e la gestione di almeno una doppia linea di manutenzione, nonché la predisposizione di spazi idonei allo stoccaggio di apparecchiature e componenti speciali presso la*

medesima area. Questo intervento costituisce un tassello fondamentale per garantire nel medio-lungo periodo la continuità operativa e la piena efficienza del sistema”.

- **Completamento degli inserimenti architettonici e paesaggistici:** si conferma che risultano già ultimati gli interventi presso le bocche di Lido e di Chioggia, mentre quelli relativi alla Bocca di Malamocco saranno completati entro la fine del 2025. Con specifico riferimento agli interventi di ripristino delle aree di cantiere e di sistemazione paesaggistica finale degli spazi esterni al Mo.S.E., l’avvio dei lavori è previsto per l’inizio del 2026, così da assicurare un’integrazione armonica delle opere con il contesto lagunare e la definitiva restituzione delle aree al loro assetto ambientale originario. Al riguardo è stato reso noto che *“come convenuto nella seduta del Tavolo di coordinamento di giugno u.s., verrà avviato un progetto pilota che prevede la realizzazione di un impianto fotovoltaico da installare sulla copertura dell’edificio di controllo della conca di navigazione di Malamocco. A seguito degli esiti che saranno ottenuti da detta sperimentazione potranno essere programmati nel dettaglio i progetti delle opere di sistemazione paesaggistica finale degli spazi esterni alle aree impiantistiche alle bocche di porto”.*
- **Realizzazione del Piano Europa:** si conferma che la realizzazione risulta fortemente condizionata dai criteri normativi relativi al riutilizzo dei sedimenti di dragaggio, stabiliti dal decreto interministeriale n. 86/2023, e, in particolare, dall’effettiva attuazione del Protocollo sanitario ivi previsto. In applicazione del citato decreto, sono state condotte indagini chimico-fisiche sui sedimenti sabbiosi campionati, ai sensi delle disposizioni tecniche vigenti. Tali verifiche hanno, tuttavia, condotto a valutazioni negative in ordine alla possibilità di reimpiego del materiale dragato in altri interventi od opere, segnatamente quali materiali da scogliera o sabbie da destinare alla ricostruzione di barene, interventi espressamente contemplati nel Piano Europa. Tale circostanza *“costituisce, all’evidenza, un ostacolo rilevante alla realizzazione degli interventi cardine previsti dal Piano Europa e, più in generale, del “Piano Morfologico della Laguna”, il quale disciplina la ricalibratura dei canali lagunari (...). Va, peraltro, ricordato che il Piano Morfologico prevede l’esecuzione dei dragaggi e il successivo collocamento dei sedimenti nell’ambito delle aree di conterminazione, a condizione che tali operazioni siano effettuate nel rispetto delle prescrizioni del D.I. n. 86/2023 in materia di gestione dei sedimenti⁶⁷”.* È stato confermato che, a fronte delle difficoltà applicative emerse, il Provveditorato e il Presidente dell’Autorità per la Laguna di Venezia hanno ritenuto opportuno affidare, tramite la Fondazione Ca’ Foscari, specifici approfondimenti tecnico-scientifici volti alla predisposizione di una proposta di revisione degli allegati tecnici del d.i. n. 86/2023, con lo scopo di superare le criticità riscontrate attraverso l’attivazione di un tavolo tecnico

⁶⁷L’aggiornamento del Piano morfologico nel 2022 non è stato approvato, stanti le prescrizioni della Commissione tecnica dell’impatto ambientale VIA-VAS (parere n. 341 del 4 maggio 2022). Al fine di dare compiuta attuazione agli interventi urgenti, il d.l. n. 68 del 16 giugno 2022, art. 2, comma 4-ter al d.l. n. 103/2021, convertito, con modificazioni, in legge n. 125/2021, ha stabilito, comunque, di eseguire i dragaggi e i collocamenti dei sedimenti lagunari nell’ambito della conterminazione, purché i medesimi siano effettuati anche nel rispetto del d.i. n. 86/2023 di gestione dei sedimenti.

che coinvolga, in via prioritaria, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE).

Alla luce delle suddette considerazioni, "lo stato di attuazione degli interventi previsti nel Piano Europa può attualmente stimarsi intorno al 50% in termini di realizzazione materiale, mentre, con riferimento alla fase progettuale, l'avanzamento risulta attestato a circa l'85%. A titolo informativo si rappresenta che sono in corso le attività di indagine chimico-fisiche ai sensi del D.I. 86/2023 sulla qualità dei sedimenti sabbiosi presenti negli strati più profondi del rilevato di Malamocco e all'interno dei 12 cassoni cellulari costituenti il Syncrolift. La rimozione del rilevato, a valle dei risultati di dette analisi, potrà comportare il reimpiego del materiale in interventi di realizzazione di barene, di cui al Piano Europa".

Il Piano Europa è stato oggetto del 53° e del 59° Atto attuativo della Convenzione generale regolatrice del rapporto concessorio.

6.4 Valutazioni

In relazione alle azioni correttive inerenti al coacervo di problematiche legate all'esecuzione dei lavori ed alle rilevate aree più significative di criticità contrattuali, i Soggetti interlocuti hanno fornito ulteriori elementi informativi che consentono di cogliere l'attuale stato di realizzazione del Mo.S.E. e degli altri interventi connessi, nonché le difficoltà che hanno generato i vari ritardi e/o modifiche nelle priorità realizzative, che confermano quanto già rilevato positivamente nel paragrafo precedente circa lo stato degli adempimenti posti in essere, tenuto conto che, allo stato attuale, si può ragionevolmente sostenere che i termini del cronoprogramma saranno rispettati e senza oneri aggiuntivi.

Permangono, tuttavia, le incertezze sull'individuazione delle aree dove effettuare la linea di manutenzione pesante delle paratoie, anche se, come emerso dai precedenti controlli, ciò non influisce sulla possibilità di procedere alla manutenzione delle stesse.

Sul punto, si ricorda, in estrema sintesi, che originariamente si era ipotizzato il collocamento della suddetta linea di manutenzione nell'area dell'Arsenale nord, ove doveva essere realizzato un apposito doppio capannone di nuova costruzione, di adeguate dimensioni e con caratteristiche idonee al sito, necessario per le attività programmate (lavaggio, smontaggio elementi amovibili, monitoraggio interno ed esterno, interventi di riparazione/sostituzione parti in carpenteria, sverniciatura mediante sabbiatura, verniciatura, rimontaggio elementi amovibili).

Successivamente, a seguito di vari confronti con i soggetti istituzionali interessati, l'ipotesi di realizzare la manutenzione delle paratoie nell'area "Arsenale" è stata abbandonata e non si è addivenuti ad una scelta definitiva unica della linea di manutenzione delle paratoie.

La manutenzione delle paratoie della schiera di Treporti è stata oggetto di apposita procedura di gara pubblica, mediante la quale è stato individuato l'appaltatore; le attività sono tuttora in fase di esecuzione in un'area in disponibilità dello stesso.

Non risulta ancora definita la linea per la successiva manutenzione delle altre tre schiere.

Pertanto, la Sezione prende atto delle iniziative intraprese anche per la definizione del Progetto di fattibilità tecnico-economica, relativo all'infrastrutturazione definitiva dell'area denominata "ex Pagnan" a Porto Marghera, che, prendendo le mosse dal Documento di indirizzo alla progettazione, prevede la realizzazione e la gestione di almeno una doppia linea di manutenzione; tuttavia, deve richiamare l'attenzione dei Soggetti del rapporto concessorio sulla necessità di addivenire in tempi celeri alla definitiva scelta dei criteri allocativi della linea e/o linee di manutenzione pesante, tenuto conto dell'importanza di poter pianificare in modo sistematico il ciclo di manutenzione delle 78 paratoie del Sistema Mo.S.E. installate alle bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia, oltre alle paratoie di rispetto (avendo cura di minimizzare l'impatto delle fasi di cantiere sui flussi veicolari), incluso il deposito delle stesse, oltre a quelle di riserva, e di poter garantire la perfetta conservazione in immersione, per il tempo prestabilito, delle paratoie mantenute.

Non sono, poi, emerse ulteriori informazioni circa gli altri interventi di salvaguardia lagunare (rialzi delle rive, opere di impermeabilizzazione, riordino delle reti fognarie, etc.), eccezion fatta per l'attuazione delle opere del "Piano morfologico della Laguna" (PMLV), in relazione al quale permangono elementi ostativi, per lo più derivanti da variabili esogene, ed il cui *iter* di predisposizione e approvazione dell'aggiornamento è già stato lungo e particolarmente articolato.

Sul punto, la Sezione osserva che il Piano morfologico della Laguna è costituito da una serie di interventi finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come 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 sopralzo dei fondali per ridurre il moto ondoso e il loro consolidamento attraverso il trapianto di fanerogame, di talché esso è particolarmente importante per il conseguimento del perseguito riequilibrio in funzione della Salvaguardia di Venezia e della sua laguna, riconosciuta di preminente interesse nazionale.

Il Piano, infatti, *"ha natura pianificatoria attuativa, prescrittiva e conformativa degli interventi necessari alla Salvaguardia e per questo chiamato a diagnosticare in modo completo i processi del dissesto morfologico (e idraulico ed ecosistemico), a circostanziarne le diverse cause (quali che siano le Autorità competenti al relativo settore o comparto), a individuare e stabilire infine le strategie per la loro risoluzione e a commisurare le specifiche necessarie misure alle concrete accertate necessità per il conseguimento del perseguito riequilibrio in funzione della Salvaguardia di Venezia e della sua laguna (...)"*⁶⁸.

Considerato quindi che, come già evidenziato sin dal Referto del 2020, il complesso e dettagliato progetto di salvaguardia comprende un sistema integrato di opere che contempla tre contesti d'intervento rappresentati, rispettivamente, dalla difesa ambientale (messa in sicurezza di rive inquinate, miglioramento della qualità delle acque e dei

⁶⁸ In termini: Ministero della transizione ecologica, Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS, parere tecnico n. 341 del 4 maggio 2022 "Aggiornamento del Piano morfologico ambientale della Laguna di Venezia", reso ai sensi dell'art. 5, co. 2, lett. e) del d.m. n. 342/2017.

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.) e che i tre ambiti di intervento, collegati strutturalmente tra di loro, richiedono una visione globale delle relazioni sistematiche, reciproche ed inscindibili, tra le attività di salvaguardia della laguna ed il sistema del Mo.S.E. posto che l'attuazione di una linea di intervento in assenza delle altre renderebbe, inevitabilmente parziale, e poco efficace l'azione di Salvaguardia, la Sezione non può che rimarcare anche in questa sede la raccomandazione affinché vengano adottate le misure necessarie non solo al completamento e messa in esercizio del Mo.S.E., ma anche per l'attuazione di tutti gli interventi inclusi nelle attività di salvaguardia lagunare.

7 MISURE CONSEGUENZIALI ADOTTATE: PIANO DI AVVIAMENTO E CORRELATO PIANO DELLE MANUTENZIONI

A seguito del controllo effettuato sulle misure adottate dalla Amministrazioni interessate per sopperire alle criticità evidenziate nel Referto del 2020, esitato nella più volte menzionata deliberazione n. 38/2022/GEST, la Sezione aveva sottolineato la necessità di adottare un definitivo Piano di avviamento e correlato Piano delle manutenzioni, al fine di addivenire al sollevamento delle paratoie in via ordinaria, posto che la procedura in regime “d'urgenza”, con compenso “a rimborso” dei costi sostenuti per siffatte operazioni, comporta, all'evidenza, oneri maggiori rispetto a quelli da sostenere in presenza di una pertinente e congrua programmazione vuoi delle necessità di sollevamento delle barriere, vuoi di una corretta manutenzione.

Ai fini della presente ulteriore verifica è stato, quindi, chiesto alle predette Amministrazioni di trasmettere il Piano di manutenzione a regime ovvero piani e programmi, ove esistenti, per la gestione del Sistema Mo.S.E., ordinaria e straordinaria, nell'attuale fase provvisoria ed in quella a regime successiva, in assenza del Programma unico integrato e del Programma di gestione e manutenzione dell'opera di cui all'art. 95, comma 2, lett. a) del d.l. n. 104/2020⁶⁹.

Si riporta, di seguito, quanto rappresentato in merito dalle Amministrazioni interessate.

7.1 Commissario straordinario per il completamento del Sistema Mo.S.E.

Il Commissario straordinario ha rappresentato che il progetto del Mo.S.E., in quanto opera sperimentale, prevede, sia per la gestione che per la manutenzione, una fase provvisoria e una fase a regime. La fase provvisoria, attualmente in corso, cessa con la consegna dell'opera, quando parte la fase a regime. Durante la fase provvisoria si eseguono attività gestionali (sollevamenti) e manutentive che devono servire a definire pienamente e correttamente quelle che verranno poi eseguite a regime. Per quanto riguarda la manutenzione, tra le finalità della fase provvisoria ci sono, quindi, quelle di individuare correttamente la durata dei cicli manutentivi a regime e produrre un Manuale di manutenzione a regime basato sulle evidenze rilevate. Pertanto, da un punto di vista tecnico, le due fasi manutentive – provvisoria e a regime – sono strettamente interconnesse tra loro.

⁶⁹ Il comma citato, alla lett. a), dispone che l'Autorità per la Laguna di Venezia “approva, nel rispetto del piano generale degli interventi di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, tenuto conto dei programmi triennali di intervento di cui all'articolo 69 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dei piani di gestione delle acque di cui all'articolo 117 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006, dei piani di gestione del rischio di alluvioni di cui all'articolo 7 del decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49, del progetto generale per il recupero morfologico della Laguna, nonché dei piani di gestione delle zone speciali di conservazione (ZPS), 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”.

Ha quindi precisato che la competenza del Commissario straordinario è limitata alla manutenzione provvisoria.

Ciò chiarito, il Commissario straordinario, quanto all'avviamento, ha reso noto che, con decreto provveditoriale n. 715 dell'8 settembre 2022, è stato approvato il Piano di avviamento del Mo.S.E. (che, pertanto, attualmente è in corso di esecuzione), ricordando, sul punto, che le attività di avviamento, per quanto attiene alla gestione provvisoria e, in particolare, ai sollevamenti difensivi, erano in corso ancor prima della piena definizione del suddetto Piano. Ha, quindi, precisato che:

- 1) gli oneri da sostenersi per i sollevamenti difensivi sono stati maggiori, in quanto il sistema impiantistico a loro supporto non era stato completato e, quindi, si operava con attrezzature provvisorie o parziali (per es. un numero ridotto di compressori rispetto a quanto previsto dal progetto) e che, attualmente, il costo medio di un sollevamento è ormai quasi del tutto allineato a quello che sarà anche a regime;
- 2) la soluzione di compensi "a rimborso" discende unicamente da quanto sancito contrattualmente, ovvero di non riconoscere al concessionario per le attività gestionali la percentuale dell'aggio prevista dalla Convenzione per l'esecuzione dei lavori;
- 3) non è possibile una programmazione dei sollevamenti difensivi (i quali, di fatto, dipendono da fattori meteo-marini), ma solo di quelli eseguiti per mantenere operativo il sistema delle paratoie (che non può rimanere inattivo a lungo). Questa seconda fattispecie ha una programmazione annuale, che viene progressivamente aggiornata nel corso dell'anno sia per evitare sollevamenti programmati troppo ravvicinati a quelli difensivi (costituendosi quale costo non necessario), sia per tenere conto di fattori di marea entrante/uscente che incidono sulle scelte per la sicurezza dell'infrastruttura, sia ancora per facilitare il traffico marittimo.

Quanto alla manutenzione del Sistema stesso, ha rappresentato che, alla data del 6 marzo 2024, oltre agli interventi manutentivi ordinari che vengono eseguiti direttamente dal concessionario, in quanto necessari a garantire i sollevamenti delle barriere, era stata avviata, ad esito di una procedura di gara esperita dal Consorzio Venezia Nuova, *"esclusivamente la manutenzione provvisoria di paratoie ed elementi maschio della barriera di Treporti"* e che, quindi, si poneva *"la necessità di dare corso anche alle attività manutentive delle altre tre barriere, in considerazione: del protrarsi dei tempi di permanenza delle paratoie in acqua, che hanno superato o stanno per superare i limiti dei cicli manutentivi progettualmente stabiliti; del progressivo ridursi dei tempi a disposizione per eseguire la manutenzione provvisoria se si ritiene di mantenere le previsioni di consegna del MoSE nel secondo trimestre del 2026"*, ulteriormente precisando che *"per quanto stabilito al momento, il concessionario potrà continuare a garantire il proprio operato solo per la durata della Convenzione Generale e in coerenza con le previsioni del Piano di Risanamento depositato e che dopo il collaudo funzionale integrato non avrà titolo per eseguire interventi manutentivi sulle parti collaudate, salvo variazioni che dovessero essere appositamente apportati a questo quadro di vincoli"*.

Il Commissario straordinario, sul punto, ha richiamato anche una proposta di partenariato pubblico privato (PPP) intervenuta a settembre 2022, dichiarata di pubblico interesse dal MIT (decreto n. 86 del 23 dicembre 2022), che riguardava tanto la fase di manutenzione provvisoria che quella di manutenzione a regime, per la quale il Provveditorato, all'epoca, aveva già provveduto a predisporre i documenti della fase di prequalifica della gara di PPP nonché l'atto amministrativo (che aveva assunto il riferimento di 8°Atto aggiuntivo alla Convenzione generale) con cui, in accordo con il Consorzio Venezia Nuova, venivano rimodulati i contenuti della Convenzione generale in funzione del PPP.

A seguito della novella legislativa all'art. 95 del d.l. n. 104/2020⁷⁰, in attesa che venisse dato corso da parte del Provveditorato alle azioni conseguenti, *“la scrivente, con lettera prot. U 04 del 08.01.2024 che si allega, ha ritenuto necessario richiamare i termini della situazione e sottolineare la necessità urgente di dare corso alle attività manutentive, paventando le possibili conseguenze di ulteriori ritardi. In successivi incontri promossi dall'Ufficio di Gabinetto del MIT con tutti gli attori coinvolti, sono state svolte valutazioni circa le possibili modalità di prosecuzione (...) al momento l'indirizzo prevalente consisterebbe nel mantenere in capo al concessionario la gestione del mezzo necessario al prelievo e al riposizionamento delle paratoie da mantenere, affidando a una o più procedure di evidenza pubblica l'individuazione del/i soggetto/i incaricati di eseguire la manutenzione provvisoria delle tre barriere che la richiedono. Se permanesse questo indirizzo si porrebbe la necessità preventiva di ritirare motivatamente il Decreto n. 86 del 23.12.2022 del MIT”*.

Il Commissario straordinario, quindi, evidenziava una situazione in attesa di determinazioni positive.

7.2 Consorzio Venezia Nuova

Il Consorzio Venezia Nuova, in proposito, ha confermato che l'attività di avviamento alla gestione è in capo al concessionario fino alla consegna dello stato dell'opera; per tale attività è previsto, esclusivamente, il rimborso dei costi sostenuti dal Consorzio Venezia Nuova. La modalità di rimborso dei costi è contemplata negli Atti attuativi rep. n. 8014 e 8015 del 2003. Peraltro, l'art. 10, Fase di avviamento del 6°Atto aggiuntivo rep. n. 8746 del 30 marzo 2017 stabilisce che *“nelle more della definizione puntuale del Piano di Avviamento così come previsto nell'atto rep. n. 8658/2014-8690/2015 e dello stanziamento delle necessarie risorse e della conseguente contrattualizzazione, occorre avviare immediatamente alcune attività proprie di questa fase in quanto, a fronte della dilatazione dei tempi di finanziamento e di realizzazione dell'opera, l'immediato avvio della fase di avviamento anticiperà la consegna dell'opera e la sua messa a disposizione della città”*, aspetto che per preminente interesse pubblico, a seguito dell'evento di acqua alta eccezionale del 12 novembre 2019, ha portato, nel 2020, all'utilizzo del Sistema

⁷⁰ In sede di conversione, con modificazioni, del d.l. n. 145/2023 nella legge n. 191/2023, è stato introdotto l'articolo 10-ter (*Disposizioni urgenti per la funzionalità del Mo.S.E.*), il quale prevede l'inserimento nell'art. 95 del d.l. 14 agosto 2020, n. 104, di un comma 15-bis con il quale si stabilisce che, nelle more della piena operatività dell'Autorità per la Laguna e della procedura di liquidazione del concessionario, in deroga a quanto previsto nel contratto di concessione e nei relativi Atti aggiuntivi, le attività relative al primo ciclo di manutenzione straordinaria del Mo.S.E. vanno affidate, fino al 31 marzo 2025, dal Provveditorato interregionale per il triveneto.

Mo.S.E., seppur in modalità provvisoria, nonché, in seguito, a fronteggiare decine di acque alte in 4 anni di attività, compresa quella eccezionale del 22 novembre 2022.

Il concessionario, quindi, all'esito di un processo di valutazione e condivisione con l'Amministrazione concedente e il Commissario straordinario per il Mo.S.E., ha redatto (e poi consegnato, nel 2022, al Provveditorato) il Piano di avviamento, che è stato positivamente valutato dal Comitato tecnico amministrativo (CTA) con voto n. 47 del 22 giugno 2022. Il Provveditorato ha approvato il Piano con successivo d.p. n. 715 dell'8 settembre 2022, a seguito del quale si è dato impulso a talune attività previste nel Piano, oltre a quelle di manutenzione sulle parti d'opera completate e/o messe in funzione, nel rispetto dei relativi Piani di manutenzione.

Con riferimento alla procedura per la difesa dagli allagamenti nella fase provvisoria di sollevamento, l'ultima revisione approvata prevede, già dalla stagione 2024/2025, la quota definitiva di difesa di +110 cm ZMPS (Zero Mareografico di Punta della Salute)⁷¹ per Venezia e +130 cm ZMPS per Chioggia, così come previsto nel regime definitivo.

Quanto sopra, unitamente all'avvenuto completamento ed alla piena funzionalità di tutti gli impianti delle barriere del Mo.S.E., consente una operatività dei sollevamenti già sostanzialmente analoga a quella prevista nella fase a regime dell'opera.

Il Consorzio ha confermato, altresì, che sono in corso le attività previste nel Piano di avviamento approvato, comprese quelle di ispezione e manutenzione sulle parti d'opere completate e/o messe in funzione, nel rispetto dei relativi e specifici Piani di manutenzione.

Nel dettaglio, il Consorzio Venezia Nuova ha precisato quanto di seguito riportato:

- **Gestione nella fase provvisoria:** per la quinta stagione 2024/2025 è stata approvata, come detto, la quota definitiva di +110 cm ZMPS per Venezia e +130 cm ZMPS per Chioggia⁷². Tale procedura è in corso di revisione, in vista della stagione 2025/2026, *“solo riguardo ad alcune piccole integrazioni correlate all'istante di emissione dell'avviso di pericolosità e alle comunicazioni formali, allo scopo di ottimizzare ulteriormente il processo. Sono in corso gli incontri con gli Enti prima della approvazione definitiva”* e opera in modo coordinato con la procedura per l'utilizzo delle conche alle bocche di porto nella fase provvisoria del 19 ottobre 2023, in fase di revisione congiunta, e con la difesa dell'isola di San Marco nella fase provvisoria;
- **Manutenzione nella fase provvisoria:** stanno proseguendo le attività alle bocche di porto, la cui durata è stata estesa a tutto giugno 2026 (voto CTA n. 99 del 30 luglio 2025). Le attività di manutenzione delle paratoie della barriera di Treporti sono state a suo tempo affidate tramite gara, con procedura indetta dal Provveditorato. A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 10-ter, co. 1, d.l. n. 145/2023, convertito con modificazioni, dalla legge n. 191/2023, la manutenzione delle paratoie delle barriere di San Nicolò,

⁷¹ Trattati si riferimento convenzionale che è stato istituito sulla base dei rilievi mareografici degli anni 1985-1909, come Rete altimetrica dello Stato del 1987, e assunto come riferimento per i valori di previsione delle altezze delle maree.

⁷² Determina del Commissario straordinario per il Mo.S.E. n. 13 del 20 settembre 2024 e decreto provveditoriale n. 848 del 23 settembre 2024.

Malamocco e Chioggia non rientrerebbe più nell'ambito delle competenze del Consorzio Venezia Nuova. In conseguenza, a seguito di intervenuta interlocuzione (21 marzo 2024) tra il Commissario liquidatore e il Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti *"in data 25.06.2024, il Commissario Liquidatore ha trasmesso al Provveditorato e, per conoscenza, all'allora Commissario Straordinario per il MOSE e al Presidente dell'Autorità per la Laguna la nota prot. n. 9838 che, innanzitutto, riepiloga gli eventi che si sono succeduti fino a tale data e che di fatto non hanno permesso l'affidamento e quindi l'avvio delle attività di manutenzione suddette - eventi, peraltro, non imputabili al Consorzio Venezia Nuova - e formula poi una specifica proposta operativa per quanto concerne l'attività di competenza del CVN, tenendo conto del dettato della norma citata. A tale proposta del Commissario Liquidatore hanno dato positivo riscontro l'allora Commissario Straordinario per il MOSE (...) e il Provveditorato (...). Successivamente si sono potuti recepire i risultati dell'analisi effettuata da RINA Consulting in merito alla revisione dei criteri generali di manutenzione delle paratoie (rif. Report MOSE - Esame delle procedure di manutenzione delle paratoie e dei loro componenti del 27.08.2024), nonché si sono potute acquisire importanti informazioni dall'esperienza di manutenzione delle paratoie di Treporti. Tali risultati hanno permesso un aggiornamento del Piano di manutenzione paratoie, definendo un unico step di manutenzione decennale, in sostituzione dell'originaria previsione progettuale di manutenzione ordinaria quinquennale e manutenzione straordinaria decennale"*.

Il Consorzio Venezia Nuova, quindi, ha reso noto che, sulla scorta di quanto sopra rappresentato, nel corso del 1° semestre 2025 sono state concordate con l'Amministrazione e con il Presidente dell'Autorità per la Laguna le nuove linee strategiche operative e programmatiche per le manutenzioni delle paratoie, recepite nella 2^a perizia di variante delle lavorazioni di manutenzione delle paratoie di Treporti e nei nuovi progetti presentati dallo stesso Consorzio per il *revamping* delle prime 6 paratoie di scorta e per la manutenzione delle prime 6 paratoie di San Nicolò, Malamocco e Chioggia e ne ha rappresentato tutti i dettagli, che si riportano in estrema sintesi.

OP/602 - Bocca di Lido Treporti - Manutenzione delle paratoie, incluse quelle di rispetto: nel primo semestre del 2025 sono proseguite le attività di manutenzione sulle paratoie TP15 e TP23. Tutte le attività, ancora in corso alla data del 29 agosto 2025, risultano in linea con il cronoprogramma lavori dell'esecutore,⁷³ che prevede di concludere il varo delle due paratoie per il mese di settembre 2025. Il CTA, con voto n. 23 dell'11 marzo 2025, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, alla 2^a perizia di variante, che prevede la rimozione e l'installazione di 6 paratoie, oltre al completamento della manutenzione di ulteriori due paratoie, con esclusione del montaggio dei maschi

⁷³ Si ricorda che, per le attività di manutenzione in fase provvisoria delle paratoie di Lido Treporti (OP/602), l'Amministrazione concedente e il concessionario hanno convenuto di individuare l'affidatario tramite espletamento di gara pubblica, che si è svolta mediante una procedura aperta (gara n. 54 - CIG: 7929438B3B), volta all'affidamento di un appalto misto (servizi e lavori con prevalenza di servizi) avente ad oggetto la manutenzione delle paratoie della Bocca di Lido - Treporti, conclusasi con il provvedimento di aggiudicazione definitiva del 24 gennaio 2022, con prot. n. 509, la cui attuazione è articolata in due fasi, delle quali la fase 1 ha avuto carattere di manutenzione prototipale.

e del varo in barriera, da rimuovere tra la fine del mese di agosto e la fine del mese di settembre 2025.

OP/673 – Attività di revamping⁷⁴ delle sei paratoie di scorta alle barriere di San Nicolò, Malamocco e Chioggia e Operazioni di mare⁷⁵: il progetto ha avuto il parere favorevole del CTA e, a valle dell'esame del CTA (voto n. 58 del 2025) e nelle more dell'approvazione del progetto, è stata avviata (a favore delle imprese consorziate) la fase di *permitting*⁷⁶ delle attività cantieristiche, propedeutica all'avvio delle lavorazioni assegnate. Tali lavorazioni sono state finanziate nell'ambito del 58° Atto attuativo⁷⁷ della Convenzione generale (Atto rep. n. 8976/2024 – 4° Atto di avviamento).

OP/674 – Attività di manutenzione delle prime 6 paratoie delle barriere di Lido San Nicolò, Malamocco e Chioggia e connesse parti elettromeccaniche: il progetto (che è stato assentito favorevolmente dal CTA (voto n. 73 del 2025) concerne la manutenzione decennale delle prime 6 paratoie rimosse dalle barriere di San Nicolò, Malamocco e Chioggia. La progettazione svolta dal Consorzio Venezia Nuova è compresa nel 56° Atto aggiuntivo⁷⁸ alla Convenzione generale (Atto rep. n. 8943/2023 – 3° Atto di avviamento) mentre, come precisato dal Consorzio, le *“lavorazioni che verranno prese in gara non rientreranno in Atti con il concessionario trattandosi di manutenzione decennale che esce dal perimetro della Convenzione Generale rep. n. 7191/1991 e pertanto se ne prevede l'assegnazione tramite procedura concorsuale”*. Ad ogni modo, il Consorzio rappresenta che, comunque, se anche tale tipo di manutenzione rientrasse nell'ambito della Convenzione generale, essa non potrebbe essere affidata al concessionario poiché: *“1. Si ritiene necessario destinare le risorse disponibili negli Atti in essere e nello stipulando Quinto Atto di avviamento alla prosecuzione, fino alla data prevista di consegna dell'Opera all'Autorità,*

⁷⁴ Il *revamping* delle 6 paratoie di scorta delle barriere di Lido San Nicolò, Malamocco e Chioggia consiste: *“(nel) Rifacimento del rivestimento antifouling delle paratoie di scorta; (nello) montaggio dei maschi e degli ammortizzatori; (nella) installazione/verifica degli strumenti, delle alette e degli ammortizzatori; (nella) realizzazione aperture tecniche riutilizzabili; (nella) realizzazione delle predisposizioni minime necessarie nel sito di manutenzione per l'esecuzione delle attività di revamping; (nella) fornitura di almeno n. 2 attrezzature per il montaggio degli elementi maschio (ATZ), basandosi sul progetto già approvato per la fornitura delle prime tre piattaforme, attualmente assegnate in disponibilità all'esecutore della manutenzione delle paratoie di Lido Treporti”*.

⁷⁵ Le “Attività a mare”, unitamente a quelle in galleria, consistono nella rimozione/installazione delle paratoie tramite *Jack up*, quindi: ispezione e pulizia in barriera prima e dopo la rimozione paratoia, operazioni di rimozione/installazione di 6 paratoie nelle barriere con il *Jack up* (12 operazioni), operazioni di aggancio/sgancio paratoie in galleria, attività di ispezione e manutenzione nei locali connettori nel periodo che intercorre tra la rimozione e l'installazione della paratoia, attività di ispezione e manutenzione nei locali connettori nel periodo che intercorre tra la rimozione e l'installazione della paratoia.

⁷⁶ Processo di autorizzazione: attività che ineriscono all'ottenimento di tutte le autorizzazioni necessarie a garantire la conformità degli interventi alle normative vigenti e autorizzata dagli enti preposti.

⁷⁷ Il 58° Atto attuativo della Convenzione generale n. 7191/1991 è stato approvato con d.p. n. 1027 del 24 ottobre 2024 e, previo approfondimento istruttorio, è stato registrato con “osservazioni” dall'Ufficio di controllo di legittimità di questa Sezione. L'Atto, nelle more della piena operatività dell'Autorità per la Laguna, dà corso alle attività di manutenzione delle prime 6 paratoie e delle connesse opere elettromeccaniche delle barriere di San Nicolò, Malamocco e Chioggia, a partire dal *revamping* delle 2 paratoie di scorta di ciascuna barriera, impegnando contestualmente, per l'esercizio 2024, le risorse assegnate con d.m. n. 297 del 4 giugno 2024 (24 milioni), a valere sul capitolo di bilancio 1264 - PG.03 “Somme destinate per attività di gestione e manutenzione ordinaria del Mo.S.E.” del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Per la “gestione e manutenzione straordinaria” è dedicato il cap. 7200, PG 07.

⁷⁸ Il 56° Atto attuativo della Convenzione generale n. 7191/1991 è stato approvato con d.p. n. 933 del 22 novembre 2023 e, previo approfondimento istruttorio, è stato registrato con “osservazioni” dall'Ufficio di controllo di legittimità di questa Sezione.

delle attività «continuative» di avviamento della fase provvisoria di competenza del concessionario, data per il momento confermata al 30 giugno 2026; 2. recepito l'importo assentito per il revamping (euro 17.355.562,49) e le necessità espresse al punto precedente, nell'ambito degli Atti in essere e di imminente stipula, rimangono a disposizione importi che consentirebbero solo in parte la manutenzione delle sei paratoie, mentre si ritiene opportuno che la gara riguardi tutte e sei paratoie in modo unitario; 3. i tempi di svolgimento e di aggiudicazione della gara potrebbero essere tali da consentire l'avvio delle lavorazioni solo dopo la consegna dell'Opera all'Autorità per la Laguna e quindi con il CVN già in liquidazione e pertanto impossibilitato a far partire nuovi lavori".

In ultimo, il Consorzio ha reso noto che al termine del primo semestre 2025, su richiesta del Provveditorato e dell'Autorità per la Laguna, il Consorzio ha predisposto il progetto esecutivo relativo alla manutenzione decennale delle rimanti 15 paratoie della Bocca di Lido Treporti. Il progetto ha avuto il parere favorevole, con prescrizione, da parte del CTA e si prevede l'assegnazione degli interventi tramite procedura concorsuale.

Infine, si osserva che, nella nota di risposta del 6 marzo 2024, il Consorzio Venezia Nuova, nel ricordare che nel corso degli anni sono profondamente mutati l'approccio e gli indirizzi da parte dell'Amministrazione concedente relativamente al tema della manutenzione ordinaria, ha richiamato anch'esso la proposta di PPP oggetto del 8°Atto aggiuntivo alla Convenzione generale, che riparametrava gli ambiti di concessione del Consorzio Venezia Nuova al fine di consentire al Provveditorato, ovvero al Ministero, di indire una gara finalizzata alla aggiudicazione del contratto di PPP e che prevedeva lo stralcio dagli atti contrattuali, e quindi dalla concessione, delle *"attività manutentive ordinarie e straordinarie rientranti nella fase provvisoria riguardanti paratoie, elementi maschio e gruppi connettori; (...) attività manutentive ordinarie e straordinarie rientranti nella fase provvisoria relative alle porte delle conche di navigazione; (...) attività manutentive ordinarie sugli impianti rientranti nella fase provvisoria (intendendosi inclusi gli impianti delle conche), comprese valvole a radice (...)"*.

Come correttamente riportato dal Consorzio, detto Atto, a seguito dei corposi rilievi⁷⁹ formulati dall'Ufficio di controllo di legittimità di questa Sezione, è stato ritirato dal Provveditore e l'atto non ha avuto più seguito.

⁷⁹ L'Ufficio di controllo di legittimità aveva formulato un corposo e circostanziato rilievo formale in cui si rilevava preliminarmente la carenza di documentazione essenziale per la valutazione di legittimità dell'Atto e, quindi, venivano riscontrate plurime illegittimità di questo, sia per violazione dei parametri normativi di riferimento che per violazione delle pattuizioni contrattuali del rapporto concessorio in essere. Da tali violazioni conseguivano poi gli ulteriori vizi di legittimità consistenti nella carenza e nella incongruità della motivazione, per taluni aspetti totalmente assente e laddove presente incomprensibile alla luce delle circostanze di fatto, di diritto e contrattuali. A seguito del rilievo, l'Atto è stato ritirato dal Provveditore e non più riproposto.

7.3 Provveditore interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia e Autorità per la Laguna di Venezia

Il Provveditorato e l'Autorità per la Laguna hanno rappresentato che il Piano di avviamento approvato nel 2022⁸⁰ ha costituito, sin dall'inizio, lo strumento di riferimento per la gestione del sistema nella fase provvisoria di utilizzo e che, successivamente, nel 2024⁸¹, in seguito al parere favorevole espresso dal CTA⁸², è stato approvato un aggiornamento della *"Procedura per la difesa dagli allagamenti nella fase provvisoria"* con lo scopo di disciplinare in maniera più puntuale le modalità operative cui devono attenersi i diversi soggetti coinvolti nelle operazioni di sollevamento difensivo durante il periodo transitorio, in cui il sistema è ancora sottoposto a verifica sperimentale, in occasione degli eventi di acqua alta.

E' stato, altresì, precisato che la procedura, oltre ad ottimizzare i processi, ha recepito gli indirizzi della Cabina di coordinamento per la condivisione, che ha stabilito, per la stagione 2024/2025, l'adozione della quota di salvaguardia a +110 cm ZMPS per Venezia, mantenendo il riferimento di +130 cm ZMPS per Chioggia, e che sono state incorporate le indicazioni del Provveditorato, del Commissario straordinario e della Direzione marittima di Venezia, orientate a *"contenere il numero di chiusure, ridurre i falsi allarmi, razionalizzare le attività in funzione delle ricadute manutentive e predisporre una procedura provvisoria specifica per la gestione delle conche di navigazione"*.

Parallelamente, è stato approvato l'aggiornamento della perizia "Avv.08" relativa al *"Commissioning"* del sistema⁸³, fermi restando gli obiettivi rispetto a quanto previsto nel progetto originario, che tuttavia ha richiesto un adeguamento delle attività e dei tempi programmati, tenuto conto dello slittamento della fase finale di realizzazione degli impianti. È stato, quindi, rimarcato che la messa in esercizio anticipata del Mo.S.E., con i numerosi sollevamenti, sia programmati sia difensivi, ha confermato la sostanziale funzionalità del sistema, evidenziando al contempo la necessità di integrare alcune attività non previste inizialmente e di introdurre miglorie tecniche utili alla verifica e gestione dei sistemi di

⁸⁰ Il Piano di avviamento, approvato con decreto provveditoriale n. 715 dell'8 settembre 2022, descrive le varie attività tecniche da svolgere nella fase di avviamento e un sintetico piano economico, articolato nelle seguenti sezioni: 1. definizione dello stato di completamento del Sistema Mo.S.E.; 2. verifica delle ipotesi meteomarine alla base del progetto definitivo ed eventuale conseguente verifica delle componenti dimensionate a fatica e delle modalità di gestione del Sistema; 3. *commissioning*; 4. gestione provvisoria; 5. manutenzione provvisoria; 6. collaudo funzionale integrato e prestazionale; 7. *training e handover*; 8. pianificazione delle attività; 9. piano economico.

Per quanto concerne la fase *"Commissioning"*, con d.p. n. 489 del 29 maggio 2023 è stato approvato il progetto di *"Interventi alle bocche lagunari per la regolazione dei flussi di marea. AVV 08 Commissioning degli impianti alle bocche di porto"*, il cui obiettivo sostanziale è quello di controllare il buon funzionamento degli impianti in modo sistemico.

Emerge in atti (nota di risposta del Provveditore del 7 marzo 2024) che con d.p. n. 693 del 5 settembre 2022 è stata approvata la perizia di variante e suppletiva dell'attività di *"Allestimenti per preavviamento e applicazione della piattaforma informatica per la gestione degli assetti - SIN.B.08"* finalizzata a gestire la banca dati di tutti i componenti del Mo.S.E., predisporre report finalizzati all'individuazione degli interventi manutentivi da attuare, nonché altre numerose funzioni.

⁸¹ Decreto provveditoriale n. 848 del 12 settembre 2024.

⁸² Voto n. 122 del 23 settembre 2024.

⁸³ L'aggiornamento è stato approvato con d.p. n. 408 del 20 maggio 2025 su parere favorevole del CTA reso con voto n. 180 del 19 dicembre 2024.

controllo. Per tali motivi, la conclusione delle attività di *commissioning* è stata estesa fino al 31 marzo 2026.

Quanto al Piano delle manutenzioni, il Provveditorato aveva rappresentato⁸⁴ che alla data del 7 marzo 2024 non esisteva un documento unico, ma solo singoli piani di manutenzione di opere civili e marittime e impianti (intitolati AVV. 01-02-03-04) e che, per quanto riguardava le paratoie, *“l’unico piano esistente è relativo alla barriera della bocca di Lido Treporti, inserito nell’OP/602 «Interventi alle bocche lagunari per la regolazione dei flussi di marea. Bocca di Lido Treporti. Manutenzione delle paratoie dell’intera barriera incluse quelle di rispetto» che fa riferimento alla gara n. 54 aggiudicata a Fincantieri S.p.A. Relativamente alla manutenzione delle altre tre barriere (Lido San Nicolò, Malamocco e Chioggia), si sta discutendo in questi giorni sulla migliore e più celere soluzione di affidamento in un’ottica di perseguimento dell’interesse pubblico».*

Il Provveditore aveva rappresentato, quindi, che la manutenzione provvisoria delle opere civili, marittime e impiantistiche alle bocche di porto viene comunque eseguita dal Consorzio Venezia Nuova in base: al Manuale di manutenzione opere civili e relativi programmi per ciascuna barriera, al Manuale di manutenzione opere elettromeccaniche e relativi programmi per ciascuna barriera, approvati dall’Amministrazione concedente nell’ambito delle 2^e perizie di variante:

- AVV.01 approvata con d.p. n. 45/RD del 26 gennaio 2024;
- AVV.02 approvata con d.p. n. 46/RD del 26 gennaio 2024;
- AVV.03 approvata con d.p. n. 53/RD del 29 gennaio 2024;
- AVV.04 approvata con d.p. n. 57/RD del 30 gennaio 2024;

e che, inoltre, con d.p. n. 1261 del 30 novembre 2023 era stata approvata, sulla scorta del voto del CTA n. 155 del 25 ottobre 2023 e delle prescrizioni in esso riportate, la *“Procedura per l’utilizzo delle conche alle bocche di porto nella fase provvisoria – parte generale, rev. 00 del 19.10.2023”*.

Il Provveditorato precisava, altresì, che *“Nella «Procedura generale per la rendicontazione delle attività di avviamento a rimborso – Regolamento», approvata con decreto del Provveditore (di seguito solo “DP”) n. 207 del 01.04.2022 (...), sulla scorta del parere favorevole espresso dal Comitato Tecnico Amministrativo con voto n. 39 del 30.06.2021 è stato stabilito quali possano essere le spese rimborsabili e le procedure di rimborso, e resta fermo che le spese sostenute e le relative attività debbano essere prima autorizzate dall’Amministrazione concedente e, solo successivamente, liquidate a rimborso; è stato altresì deciso che in tali casi non è prevista la corresponsione del 12% di aggio per gli oneri del Concessionario a suo tempo previsto. Tale procedura approvata con il succitato DP 207/2022 non ha superato il parere della Corte dei Conti e della Ragioneria Territoriale dello Stato di Venezia, in quanto non vi era nessuna indicazione né del capitolo di spesa né dell’importo⁸⁵. (...) tale*

⁸⁴ Nota di risposta del 7 marzo 2024.

⁸⁵ In realtà, l’Ufficio di controllo di questa Corte aveva rilevato che l’atto inviato al controllo *“non è un Atto approvativo di Atto aggiuntivo o Attuativo della Convenzione generale rep. n. 7191/1991, ma un Decreto che approva una «Procedura generale - Regolamento» condivisa tra Amministrazione concedente e Concessionario che, come espressamente indicato nel Decreto stesso (pag. 5, ultimo «Considerato»), dovrà essere recepita nei prossimi atti contrattuali che verranno stipulati con il Concessionario per regolare*

Procedura è stata recepita nel «50° Atto attuativo e ricognitivo e primo Atto d'avviamento» alla Convenzione Generale rep. n.7191 del 4.10.1991, reso esecutivo da questo Istituto con D.P. n. 461 del 10.06.2022”.

Infine, il Provveditorato forniva tutti i dettagli della proposta di PPP e del 8° Atto aggiuntivo alla Convenzione generale, approvato con d.p. n. 709 del 19 luglio 2023, di cui si è già detto, e di tutta l'evoluzione successiva al ritiro dell'Atto a seguito dei rilievi formulati dall'Ufficio di controllo di legittimità di questa Sezione, ossia dall'entrata in vigore dell'art. 1, co. 1, l. n. 191/2023, che ha inserito il comma 15-bis al d.l. n. 104/2020, alle motivazioni che, in condivisione dei rilievi formulati dall'Ufficio di controllo di questa Sezione, hanno poi determinato la soluzione che *“preveda l'indizione di una procedura di gara ad evidenza pubblica ordinaria diversa dal PPP ed a cura del Provveditorato ed avente ad oggetto unicamente la manutenzione provvisoria del MOSE. Ciò anche al fine di assicurare l'individuazione univoca delle responsabilità dell'esecuzione dell'opera che non può che ricadere in capo al Consorzio Venezia Nuova e alle imprese consorziate che ad oggi restano contrattualmente e solidalmente responsabili anche per le attività di avviamento affidate con il VII atto aggiuntivo che comprende oltre che la gestione provvisoria, il primo ciclo di manutenzione conservativa e la redazione dei manuali d'uso e manutenzione (si veda l'art. 8 del VII atto aggiuntivo – Rep. 8862/2022) prima della consegna dell'opera all'Autorità per la laguna”.*

Con la successiva nota del 10 settembre 2025, il Provveditorato e l'Autorità per la Laguna hanno reso noto che, con decreto dipartimentale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 82 del 20 dicembre 2024, è stata disposta la revoca del decreto dipartimentale n. 86 del 23 dicembre 2022, con il quale era stata dichiarata di pubblico interesse la proposta di partenariato pubblico-privato avente ad oggetto i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, la conservazione, l'ammodernamento e l'efficientamento del Mo.S.E., di cui si è detto sopra, poiché, tra le altre argomentazioni, *“la manutenzione del MOSE non può essere ricondotta al modello di partenariato pubblico-privato originariamente proposto, ma deve essere*

la fase di Avviamento del sistema Mo.S.E.” altresì evidenziando che “In data 26.04.2022, è pervenuta la Nota di Osservazione n. 676 della Ragioneria Territoriale dello Stato di Venezia (nota prot. n. 22995 del 26.04.2022 acquisita al prot. C.d.c. n. 2435 del 27 aprile successivo) dalla quale emerge che il DP n. 207 del 01.04.2022 «non ha superato il controllo preventivo di regolarità contabile di cui all'articolo 7, del decreto legislativo n.123 del 30 giugno 2011 e all'articolo 33, comma 4, del decreto legge n.91 del 24 giugno 2014, convertito con modificazioni dalla legge n.116 dell'11 agosto 2014, per la seguente motivazione: non essendoci nessuna indicazione né del capitolo di spesa né dell'importo non è soggetto al visto contabile di quest'organo di controllo»” e che quindi il Provveditorato “in data 6.04.2022, con nota prot. n. 12051 (acquisita al prot. C.d.c. n. 2058 del 07.04.2022) ha chiesto il ritiro del Documento «Procedura generale per la rendicontazione delle Attività di Avviamento a rimborso- regolamento», in quanto, si legge nella menzionata nota, «inviato per mero errore in allegato al DP n. 207 del 01.04.2022, con trasmissione prot. n.11438 del 01.04.2022». Il 7 aprile successivo, con nota prot. n. 12217 (acquisita al prot. C.d.c. n. 2164 del 12.04.2022) ha nuovamente inoltrato lo schema della «Procedura generale per la rendicontazione delle Attività di Avviamento a rimborso - Regolamento», approvato dal C.T.A. nell'adunanza del 30/06/2021 con parere reso con voto n. 39, precisando, in data 11 aprile (nota prot. 12669, acquisita al prot. C.d.c. n. 2165 in pari data), di aver inviato l'Atto in quanto richiamato nel «50° Atto attuativo e ricognitivo e primo Atto d'avviamento» alla Convenzione Generale rep. n.7191 del 4.10.1991, reso esecutivo da questo Istituto con D.P. n. 211 del 01.04.2022 e trasmesso a codesta Sezione con nota prot. n. 11440 del 01.04.2022”. L'Ufficio di controllo procedeva quindi alla restituzione dell'atto per le seguenti ragioni: “Ciò premesso e rappresentato, va osservato che, in disparte qualsiasi considerazione in relazione alla sottoponibilità, o meno, al controllo preventivo di legittimità ai sensi dell'art. 3 della legge n. 20/1994 del Decreto di che trattasi, l'intervenuta richiesta di ritiro del Regolamento ha fatto venir meno l'attività di controllo preventivo attribuita a questo Ufficio sul DP 207 del 01.04.2022. Infatti, il ritiro dell'atto approvato con il Decreto sottoposto al controllo rende l'Atto controllato privo di un parametro essenziale per il compiuto esercizio della funzione di controllo intestata a questo Ufficio magistratuale che, in conseguenza, non può essere esercitata (cfr. deliberazioni n. 8/2005 della Sezione centrale controllo di legittimità e n. 41/2011 delle Sezioni riunite in sede di controllo). Si restituisce, pertanto, il DP n. 207 del 01.04.2022, comprensivo del Regolamento oggetto del provvedimento stesso, così come trasmesso all'Ufficio di controllo”.

assicurata attraverso un sistema di gestione pubblica diretta, flessibile e progressivamente adattabile agli esiti del monitoraggio tecnico e del primo ciclo manutentivo, in conformità al superiore interesse pubblico e nel rispetto delle previsioni normative vigenti”.

È stato, altresì, rappresentato che le attività previste dalle perizie AVV.01-02-03-04 sono state aggiornate alla luce del parere reso dal CTA nella seduta del 30 luglio 2025 e prorogate fino al 30 giugno 2026, e che l’aggiornamento ha consentito di adeguare i programmi manutentivi agli sviluppi realizzativi del sistema, introducendo aggiornamenti tecnico-economici che tengono conto delle nuove esigenze emerse e dell’entrata in esercizio di ulteriori impianti e strutture. Inoltre, alla data della seconda nota di risposta (10 settembre 2025) il Provveditore e l’Autorità, congiuntamente, hanno affermato che *“il Sistema MOSE può considerarsi sostanzialmente concluso nelle sue componenti principali, restando da completare soltanto alcuni sistemi di comunicazione (la fibra ottica sarà ultimata entro il mese di settembre 2025) e talune finiture civili, ambientali e paesaggistiche. Rimane naturalmente ferma la necessità di procedere a una approfondita verifica e a una validazione definitiva del piano prima della consegna dell’opera, nonché di garantire un costante processo di implementazione e miglioramento continuo lungo l’intera vita utile del sistema”.*

Con specifico riferimento alle attività manutentive ordinarie, si afferma in atti che è stata disposta l’estensione dei manuali e dei programmi di manutenzione sia alle opere impiantistiche di nuova realizzazione sia alle opere civili, integrando le evidenze emerse in corso di esecuzione e tenendo conto della progressiva dismissione delle aree di cantiere. Parallelamente, è stata aggiornata la parte relativa agli interventi specialistici e ai servizi manutentivi, introducendo anche attività puntuali e non ricorrenti, come interventi straordinari finalizzati al miglioramento dell’efficienza delle parti d’opera, individuati sulla base delle ispezioni periodiche e delle valutazioni tecniche condivise tra le parti del rapporto concessorio. In particolare, è stato sottolineato che viene effettuato il programma ispettivo e manutentivo indicato dal prof. *Larchè dell’Institut de la corrosion di Brest* onde evitare il manifestarsi di fenomeni corrosivi sui componenti metallici critici (steli, valvole).

Quanto alla manutenzione delle paratoie, sulla base dei risultati della manutenzione delle prime paratoie (TP01 e TP21), che hanno evidenziato uno stato conservativo migliore rispetto alle ipotesi originarie, nonché delle analisi condotte da RINA Consulting SpA (Report del 27 agosto 2024), si è potuto accertare *“che non sussiste la necessità di effettuare una manutenzione ordinaria ogni cinque anni, risultando invece idoneo un ciclo manutentivo unico di tipo straordinario, con cadenza decennale. Le paratoie, varate da oltre dieci anni, hanno infatti mostrato un comportamento conservativo migliore delle aspettative. Ne consegue che il Piano delle Manutenzioni deve essere adeguato in tal senso, con un intervento decennale su tutte le paratoie della barriera di Treporti e, per estensione, delle altre barriere del sistema”.*

Le evidenze maturate nella Fase 1 hanno, quindi, imposto una rimodulazione complessiva dell’intervento OP/602, per cui, a seguito delle valutazioni tecniche ed economiche e delle analisi legali e amministrative svolte dal concessionario, è stata predisposta una perizia di assestamento, approvata dal CTA nella seduta dell’11 marzo 2025 (voto n. 23), di cui si è già detto. Il programma aggiornato prevede la conclusione dei lavori al 30 aprile 2026,

tempistica ritenuta compatibile con la continuità delle operazioni e la successiva attivazione di un nuovo appalto per il completamento del ciclo manutentivo.

Viene affermato in atti che “A valle di tali acquisizioni:

- i nuovi progetti OP-673 e OP-674 sono stati avviati per predisporre e mantenere le paratoie di rispetto delle altre tre barriere (San Nicolò, Malamocco e Chioggia), così da assicurare la rotazione e la sostituzione necessarie per l'avvio della manutenzione su larga scala;
- sono state inoltre definite le attrezzature e le predisposizioni necessarie per rendere operativa tale strategia (sistemi di ormeggio, attrezzature ATZ per lo smontaggio e rimontaggio degli elementi cerniera, ecc.);
- è stata, infine, favorevolmente assentita da parte del CTA nell'adunanza del 30.07.2025 l'attività di manutenzione decennale delle restanti n. 15 paratoie e le relative parti elettromeccaniche connesse della barriera di Lido Treporti.

L'esperienza della Fase 1⁸⁶, pur con la sua natura sperimentale, ha permesso di affinare le metodologie manutentive, di consolidare un modello tecnico-economico più aderente alla realtà e di garantire la prosecuzione del ciclo di manutenzione nel rispetto dei finanziamenti disponibili e dei tempi programmati. In estrema sintesi, l'aggiornamento del Piano di avviamento e le attività di definizione del Piano delle manutenzioni ha consentito di consolidare il quadro delle attività necessarie per accompagnare il sistema nella sua fase provvisoria e di avvicinarsi progressivamente a una gestione ordinaria, superando il regime emergenziale e garantendo la piena funzionalità dell'opera. Ciò costituisce un passo fondamentale in vista della consegna definitiva, poiché l'opera è oggi sostanzialmente completa e gestita in una logica programmata e strutturata, che consente al contempo la salvaguardia della laguna e un controllo più razionale ed economicamente sostenibile delle attività di manutenzione e sollevamento”.

Con specifico riferimento alla manutenzione degli impianti del Sistema Mo.S.E., è stato reso noto che, a seguito del parere espresso dal CTA nel corso dell'adunanza del 30 luglio 2025, con voto n. 105, si sta provvedendo alla predisposizione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di manutenzione.

Si prevede che le procedure di gara saranno 6, distinte per: 1) Manutenzione impianti meccanici/elettromeccanici/elettrici e automazione (HW); 2) Manutenzione compressori centrifughi e compressori a vite; 3) Manutenzione generatori elettrici; 4) Manutenzione impianti di ventilazione e condizionamento (HVAC); 5) Manutenzione impianti di rivelazione e spegnimento incendi; 6) Manutenzione impianti ascensori e montacarichi.

7.4 Valutazioni

La fase di avviamento successiva al completamento delle opere alle bocche di porto, giusta previsione di cui all'art. 3 dell'Atto aggiuntivo rep. n. 8658/2014-8690/2015, come ribadito con il c.d. “Atto di completamento”, non è compresa nel valore del “Sistema Mo.S.E.” e,

⁸⁶ Fase di carattere prototipale e sperimentale che è stata dichiarata conclusa il 21 ottobre 2024 e che ha incluso: il revamping delle paratoie di rispetto TP12 e TP13, la manutenzione prototipale della TP01 e la manutenzione straordinaria della TP21, il salpamento e la predisposizione delle paratoie TP15 e TP23, a seguito di criticità riscontrate in esercizio.

pertanto, deve essere autonomamente disciplinata e finanziata, con specifico atto contrattuale.

Difatti, alla luce delle precise pattuizioni contrattuali del rapporto concessorio, una volta ultimati i lavori, il concessionario è tenuto a provvedere 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, che deve, poi, garantire la gestione a regime. Per dette attività, il concedente è tenuto a procedere al rimborso dei soli costi analiticamente individuati nel Piano di manutenzione. 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»* sono individuati dall'Atto attuativo rep. n. 8690/2015, che ha assorbito l'Atto rep. n. 8658/2014, in cui è stato stabilito anche che, ai fini del suo finanziamento, la fase di avviamento deve 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.

All'esito della presente verifica, la Sezione deve prendere positivamente atto che attraverso gli Atti attuativi della Convenzione generale rep. n. 8877 del 9 giugno 2022 (Atto 50°), approvato con d.p. n. 461/RD del 10 giugno 2022, rep. n. 8879 (Atto 51°) del 3 agosto 2022 (e i successivi Atti di rettifica assunti al rep. n. 8884 del 6 ottobre 2022 e rep. n. 8888 del 19 ottobre 2022), approvato con d.p. n. 883/RD del 19 ottobre 2022, rep. n. 8943 del 22 settembre 2023 (Atto 56°), approvato con d.p. n. 933/RD del 22 settembre 2023 e rep. n. 8976 del 9 ottobre 2024 (Atto 58°), approvato con d.p. n. 1027/RD del 24 ottobre 2024, sono stati disciplinati, rispettivamente, il 1°, il 2°, il 3° ed il 4° Atto di avviamento e quindi, come emerge in atti, si prevede anche la prossima contrattualizzazione del 5° Atto di avviamento.

A ciò si aggiunge che nel corso del 1° semestre 2025 sono state concordate con l'Amministrazione e con il Presidente dell'Autorità per la Laguna le nuove linee strategiche operative e programmatiche per le manutenzioni delle paratoie (recepite nella 2^a perizia di variante delle lavorazioni di manutenzione delle paratoie di Treporti e nei nuovi progetti presentati dallo stesso Consorzio per il *revamping* delle prime 6 paratoie di scorta e per la manutenzione delle prime 6 paratoie di San Nicolò, Malamocco e Chioggia) ed è stato predisposto (da parte del Consorzio Venezia Nuova) il progetto esecutivo relativo alla manutenzione decennale delle rimanti 15 paratoie della Bocca di Lido Treporti, che ha avuto il parere favorevole, con prescrizione, da parte del CTA e di cui si prevede l'assegnazione degli interventi tramite procedura concorsuale.

Con specifico riferimento alle attività manutentive ordinarie, emerge in atti, da un lato, che è stata disposta l'estensione dei manuali e dei programmi di manutenzione sia alle opere impiantistiche di nuova realizzazione sia alle opere civili, integrando le evidenze emerse in corso di esecuzione e tenendo conto della progressiva dismissione delle aree di cantiere, dall'altro, che è stata aggiornata, contestualmente, la parte relativa agli interventi specialistici e ai servizi manutentivi, introducendo anche attività puntuali e non ricorrenti,

come interventi straordinari finalizzati al miglioramento dell'efficienza delle parti d'opera, individuati sulla base delle ispezioni periodiche e delle valutazioni tecniche effettuate.

Inoltre, si sta provvedendo alla predisposizione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di manutenzione degli impianti del Sistema Mo.S.E.

Si può pertanto ritenere che, anche per tale aspetto, la criticità rilevata nei precedenti cicli di controllo possa ritenersi ormai in via di completa risoluzione.

8 GLI ATTI SUCCESSIVI DI RILEVANZA E LA RIMODULAZIONE DEI QUADRI ECONOMICI E DEI CRONOPROGRAMMI

Come già osservato ed evidenziato nel corso delle precedenti analisi, con il 7°Atto aggiuntivo è stato messo un primo punto fermo alla complessa situazione pregressa, oggetto di una miriade di Atti (aggiuntivi, attuativi e aggiuntivi degli attuativi), con ricostruzione/ricognizione, quantomeno per il Sistema Mo.S.E., sia delle risorse assegnate e contrattualizzate, che del quadro economico dettagliato dei singoli Atti attuativi (allegati C, C.1 e C.2).

Anche l'Accordo transattivo e ricognitivo ha contribuito a definire il quadro della c.d. "ripartenza", attraverso la composizione delle situazioni dare/avere tra le parti del rapporto concessorio per le quali, nel corso dell'analisi esitata nel Referto del 2000, erano emerse significative diversità di veduta tra le stesse ed un continuo "rimbalzo" di responsabilità tra di esse.

Successivamente alla sottoscrizione del citato 7°Atto aggiuntivo, resta ferma la situazione contrattuale in relazione agli Atti aggiuntivi, mentre si è notevolmente incrementata la stipula degli Atti attuativi della stessa, tra l'Amministrazione concedente e il concessionario.

Gli Atti attuativi, infatti, sono divenuti 61. Di questi, tuttavia, non tutti sono stati dal Provveditorato inoltrati all'Ufficio di controllo di legittimità di questa Sezione per la prescritta valutazione di legittimità.

8.1 Atti che non sono stati trasmessi al controllo preventivo di legittimità

Mancano, nella sequenza cronologica degli atti sottoposti a controllo preventivo di legittimità e valutati, gli Atti attuativi della Convenzione generale contraddistinti come 54°, 55° e 57°Atto attuativo.

In proposito, dagli atti dell'Ufficio di controllo di legittimità di questa Sezione emerge la seguente situazione:

- in sede di valutazione del 56°Atto attuativo e 3°Atto d'avviamento⁸⁷, con cui si assicura la continuità alle attività di gestione e di manutenzione della fase provvisoria del Sistema Mo.S.E., di competenza del Consorzio Venezia Nuova, impegnando le risorse per l'esercizio finanziario 2023 stanziato sul cap. n. 1264 P.G.3 ed assegnate con d.m. n. 330 del 16 giugno 2023 per competenza e cassa, l'Ufficio di controllo di legittimità, in sede di rilievo formale, tra le altre osservazioni faceva notare, per quanto qui di interesse, che *"l'ultimo Atto Attuativo pervenuto a questa Sezione per il controllo preventivo di legittimità è il 53° (Rep. n. 8890 del 28.10.2022 – D.P. n. 921 del 28.10.2022 di approvazione del 53° Atto attuativo Rep. n. 8890 del 28.10.2022 alla Convenzione generale n. 7191 del 1991 e relativi atti*

⁸⁷ Atto rep. n. 8843 del 22 novembre 2023, approvato con d.p. n. 933 in pari data.

aggiuntivi - Consorzio Venezia Nuova - per la disciplina della concessione avente ad oggetto l'espletamento di studi, progettazioni e sperimentazioni e l'esecuzione di opere volti alla salvaguardia ambientale e idrogeologica di Venezia e del territorio lagunare)" e di conseguenza chiedeva "informazioni sul 54° e sul 55° Atto Attuativo dei quali non vi è menzione alcuna e che non risultano essere pervenuti a questa Corte per la valutazione di legge", in proposito ricordando gli effetti di legge conseguenti al mancato controllo.

Sul punto specifico, il Provveditorato rappresentava che "gli Atti Attuativi 54° e 55° non sono stati trasmessi al controllo preventivo della Corte dei Conti poiché prevedono importi «lavori» inferiori alla soglia comunitaria pari a € 5.225.000,00, ma sono stati trasmessi alla Ragioneria Territoriale dello Stato di Venezia per il controllo preventivo di regolarità contabile" e nello specifico dei singoli Atti, che trasmetteva in allegato, precisava che: "il 54° Atto Attuativo rep. 8893 del 5.12.2022 (...), dell'importo complessivo di euro 2.600.000,00 (...), approvato con DD.PP. n. 1316/RD del 13.12.2022 (...) e n. 385/RD del 8.05.2023 (...), ha per oggetto le seguenti attività:

- Perizia SIN G.04-2 Supporto presso gli uffici dell'Amministrazione - periodo dal 01 settembre 2021 al 31 dicembre 2021, per euro 600.000,00, (CUP D74F22001850001);
- Perizia SIN G.05 Supporto presso gli Uffici dell'Amministrazione per l'anno 2022, periodo dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022, per euro 2.000.000,00, (CUP D74F22001830001);

il 55° Atto Attuativo rep. 8894 del 5.12.2022 (...), dell'importo complessivo di euro 4.300.000,00 (...), approvato con DD.PP. n. 1315/RD del 13.12.2023 (...) e n. 406/RD del 10.05.2023 (...) che ha per oggetto la seguente attività:

- Perizia SIN A.11 Gestione dei Laboratori di analisi chimiche e dell'Ufficio per l'antiquinamento del Provveditorato - Anno 2022, per euro 4.300.000,00, (CUP D74F22001840001)>.
- Analogamente, in sede di valutazione del 58°Atto attuativo e 4°Atto d'avviamento⁸⁸, avente ad oggetto la "manutenzione delle prime 6 paratoie e delle connesse opere elettromeccaniche delle barriere di San Nicolò, Malamocco e Chioggia, a partire dal revamping delle 2 paratoie di scorta di ciascuna barriera" e con il quale è stato disposto l'impegno di spesa della somma di 24 mln di euro per l'esercizio finanziario 2024, a valere sul cap. n. 1264 - PG. 03 "Autorità per la Laguna di Venezia - Salvaguardia e mantenimento del regime idraulico", del bilancio del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (ora Ministero delle infrastrutture e trasporti), assegnata con d.m. n. 297 del 4 giugno 2024 per competenza e per cassa, per la prosecuzione di attività di gestione e di manutenzione nella fase provvisoria di competenza del Consorzio Venezia Nuova, l'Ufficio di controllo, con rilievo formale, tra le tante altre censure di legittimità, rilevava che "l'ultimo Atto Attuativo pervenuto a questa Sezione per il controllo preventivo di legittimità è il 56° Atto Attuativo e Terzo Atto d'Avviamento alla Conv. n. 7191/1991 e relativi atti aggiuntivi (Rep. n. 8943 del 22.09.2023 - D.P. n. 933 del 22.09.2023). Voglia Codesta Amministrazione fornire informazioni sul 57° Atto Attuativo dei quali non vi è menzione alcuna e che non risulta essere

⁸⁸ Atto rep. n. 8976 del 9 ottobre 2024, approvato con d.p. n. 1027 del 24 ottobre 2024.

mai pervenuto a questa Corte per il prescritto controllo preventivo di legge. Analoga situazione si è già verificata in relazione al 56° Atto Attuativo, in relazione alla quale si fa esplicito rimando al contenuto integrale della osservazione che ha accompagnato la registrazione dello stesso quale monito pro-futuro ineludibile”.

Anche in questo caso, come per il precedente, il Provveditorato, in risposta al rilievo specifico, allegava il 57° Atto attuativo, riferendo che lo stesso non era mai stato trasmesso *“al controllo preventivo della Corte dei Conti perché trattasi di importi lavori inferiori alla soglia comunitaria pari a € 5.225.000,00.= e comunque inviati alla Ragioneria Territoriale dello stato di Venezia per il controllo di regolarità amministrativa contabile ed erroneamente considerato un contratto a se stante, si tratta del:*

- *57° Atto Attuativo rep. 8954 del 22.12.2023, dell'importo complessivo di euro 1.188.487,32= (...) approvato con DD.PP. n. 1472/RD del 29.12.2023 che ha per oggetto le seguenti attività: «Interventi afferenti per la Soluzione immediata e reversibile per la difesa dalle acque alte dell'intero compendio della Basilica di San Marco», per:*

- *il riconoscimento dei SAL integrativi per il periodo agosto – dicembre 2022 per la Soluzione immediata e reversibile per la difesa dalle acque alte dell'intero compendio della Basilica di San Marco, per euro 795.501,41= per la parte non liquidata dal Fondo del MIT (CUP: D77H20004280001),*
- *il riconoscimento del 50% delle somme di cui alle riserve n. 1 n. 2 iscritte nei registri di contabilità per la Soluzione immediata e reversibile per la difesa dalle acque alte dell'intero compendio della Basilica di San Marco, come da parere del CCT trasmesso il 20.09.2022, per euro 392.985,91= (CUP: D77H20004280001)”.*

A seguito degli approfondimenti istruttori, l'Ufficio di controllo ha ammesso a visto il 56° e il 58° Atto attuativo della Convenzione generale, con la formula *“registrazione con osservazioni”* precisando, quanto al 56° Atto attuativo, che l'ammissione a visto e conseguente registrazione *“riguarda solo ed esclusivamente l'Atto Attuativo sopra identificato e non coinvolge assolutamente gli Atti Attuativi 54 e 55 che non sono stati sottoposti al prescritto controllo preventivo di legittimità (per il tramite dei rispettivi Decreti approvativi) di questa Corte, per i quali quindi nessuna eventuale illegittimità può ritenersi in questa sede sanata, neanche per via indiretta e/o mediata.*

Va, in proposito, anche osservato che per detti Atti Attuativi non si è mai verificata la condicio iuris dell'apposizione del visto da parte di questa Corte e, per l'effetto, l'acquisto di efficacia degli stessi. Dalla natura necessaria del controllo preventivo di legittimità deriva che dell'esecuzione dell'Atto inefficace rispondono personalmente coloro che gli hanno dato esecuzione, senza che possa trovare applicazione la specifica esimente di responsabilità di cui all'art. 1 della L. n. 20/1994.

Si osserva, tuttavia, che questa Corte in plurime occasioni ha già precisato e chiarito che tutti i provvedimenti relativi di che trattasi si collocano nell'ambito di una sequenza di atti diretti a disciplinare il complesso ed articolato rapporto tra Provveditorato (ex Magistrato alle Acque) e Consorzio Concessionario (CVN), caratterizzato dall'essere un rapporto continuativo e di durata, sicché gli stessi non possono essere valutati in maniera atomistica in quanto tra loro funzionalmente connessi. Inoltre, la sequenza deve necessariamente essere ordinata pena la non intellegibilità del

rapporto contrattuale tra le parti, la impossibilità di ricostruire il flusso dei finanziamenti, dei correlati interventi, e la verifica del rispetto del vincolo di destinazione.

Ne consegue che appaiono prive di pregio le giustificazioni addotte in sede di risposta al rilievo basate sostanzialmente sul fatto – erroneo, tra l'altro – che trattasi di atti sotto soglia e quindi non soggetti al controllo di questa Corte ma della sola RTS.

In specie, fermo quanto già chiarito, va anche evidenziato che trattandosi di atti aventi ad oggetto studi e servizi, gli stessi superano, negli importi, di gran lunga la soglia prevista per tale tipologia (10% della soglia dei lavori).

Si precisa, infine, che nel caso all'esame si è potuto procedere con la valutazione del 56° Atto Attuativo poiché è stata riscontrata l'assenza di collegamenti diretti con i due Atti precedenti di talché essi non assumono valenza di atti presupposti".

Analogamente, per il 58° Atto attuativo, l'Ufficio di controllo di legittimità di questa Sezione, dopo aver riscontrato l'assenza di un collegamento diretto con l'Atto attuativo precedente (il 57°), non sottoposto a controllo preventivo di legittimità, che, quindi, non assumeva valenza di atto presupposto di quello in valutazione, formulava la seguente osservazione: "stante la riscontrata incoerenza numerica progressiva dell'Atto Attuativo in oggetto (58°) rispetto all'ultimo Atto Attuativo (il 56°) sottoposto a controllo preventivo di legittimità (D.P. n. 933 del 22.09.2023 di approvazione del 56° Atto attuativo Rep. n. 8943 del 22.09.2023 alla Convenzione generale n. 7191 del 1991 e relativi atti aggiuntivi), circostanza già verificatasi in precedenza con riferimento proprio a quest'ultimo Atto Attuativo e già oggetto di rilievo e osservazione critica, quest'Ufficio di controllo deve ancora una volta ricordare a codesto Provveditorato che la presente ammissione a visto, e conseguente registrazione, riguarda solo ed esclusivamente l'Atto Attuativo sopra identificato (il 58°) e non coinvolge assolutamente il precedente Atto Attuativo 57 che non è stato sottoposto al controllo preventivo di legittimità (per il tramite dei rispettivi Decreti approvativi) di questa Corte, per il quale, così come già chiarito per gli Atti Attuativi 54 e 55, nessuna eventuale illegittimità può ritenersi in questa sede sanata, neanche per via indiretta e/o mediata e, di conseguenza, valgono per l'Atto Attuativo n. 57, le medesime precisazioni già formulate, in termini di efficacia degli atti e delle conseguenti responsabilità, nella formulazione della Registrazione con osservazioni relativa al 56° Atto Attuativo e Terzo Atto di Avviamento, da intendersi qui integralmente richiamata.

Vanno, in questa sede, richiamate integralmente anche le osservazioni, già in plurime occasioni formulate, sulla natura continuativa e di durata del rapporto concessorio che rendono prive di pregio le giustificazioni, addotte in sede di risposta al rilievo, basate sostanzialmente sul fatto gli atti sottosoglia dello stesso non sarebbero soggetti al controllo di questa Corte ma della sola RTS.

Si osserva ancora che la sequenza numerica e cronologica degli atti deve essere non solo ordinata ma anche conforme alle finalità dei singoli Atti tenuto conto che la finalità, disciplinata dalla Convenzione generale, dell'Atto Attuativo della Convenzione è diversa da quella dei singoli Atti Aggiuntivi a ciascun Atto Attuativo e che la corretta qualificazione dell'Atto è essenziale ai fini della intellegibilità del rapporto contrattuale tra le parti, della corretta ricostruzione del flusso dei finanziamenti, dei correlati interventi, e della verifica del rispetto del vincolo di destinazione".

L'osservazione in ultimo formulata, relativa alla sequenza numerica e cronologica degli Atti tenuto conto della finalità degli stessi, conseguiva al fatto che quello che il Provveditorato aveva qualificato come 57°Atto aggiuntivo alla Convenzione generale, in realtà appare essere un Atto aggiuntivo ad altro precedente Atto attuativo che, nella ricostruzione generale ricavabile dalle premesse dell'Atto contrattuale inoltrato dal Consorzio Venezia Nuova in allegato alla nota di risposta del 7 marzo 2024, dovrebbe essere il 2°Atto aggiuntivo al 49°Atto attuativo⁸⁹, avente appunto come oggetto la realizzazione della *"Soluzione immediata e reversibile per la difesa dalle acque alte dell'intero compendio della Basilica di San Marco (OP/645)"*.

Lo stesso vale per il 54°Atto, che di fatto dovrebbe essere ascritto ad Atto aggiuntivo al 50°Atto attuativo.

Lo stesso dovrebbe dirsi in relazione al 55°Atto attuativo; tuttavia, allo stato della documentazione nella disponibilità della Sezione, non è possibile trovare il collegamento funzionale con l'Atto attuativo di riferimento.

Con la nota di risposta del 7 marzo 2024, il Provveditorato ha rappresentato, in relazione ai menzionati Atti attuativi n. 54, 55 e 57, che *"la fattispecie dell'affidamento è da ricondurre alla categoria dei lavori, come meglio dedotto nei voti del CTA n. 39 e 40/2023 (doc. 48 e 49⁹⁰), riconducibili all'attuazione della Convenzione generale n. rep. 7191/1991 che ha come obiettivo generale la Salvaguardia di Venezia e della laguna. Si assicura per il futuro che ogni atto attuativo indipendentemente dalla categoria e dall'importo, connessi all'attuazione della Convenzione generale n. rep. 7191/1991 e successivi atti aggiuntivi, l'invio a codesta Corte dei Conti"*.

8.2 Cronologia degli atti adottati successivamente al 7°Atto attuativo della Convenzione generale

Fermo restando il citato 7°Atto aggiuntivo alla Convenzione generale, ultimo di questa tipologia di atti (considerato che, come già detto, l'8° è stato ritirato dal Provveditorato a seguito del rilievo formale formulato dall'Ufficio di controllo di legittimità della Sezione), successivamente, tra l'Amministrazione concedente e il concessionario sono stati stipulati altri Atti attuativi della predetta Convenzione generale.

Nello specifico:

- **con d.p. n. 461/RD del 10 giugno 2022 è stato approvato il 50°Atto attuativo e ricognitivo - 1°Atto di avviamento**, rep. n. 8877 del 9 giugno 2022, che ha sostituito, emendandolo di tutti i vizi rilevati dall'Ufficio di controllo di legittimità della Sezione, il decreto n. 211 del 1° aprile 2022 approvativo dell'Atto attuativo e ricognitivo, rep. n. 8870 del 1° aprile 2022. L'Atto è stato ammesso al visto e registrato con osservazioni in data 20 luglio 2022. Trattasi di Atto attuativo a valere su fondi per il Sistema Mo.S.E.;

⁸⁹ Atto rep. n. 8845 del 20 luglio 2021, approvato con d.p. n. 595/RD del 30 agosto 2021, a cui si accompagna, anche quale 1°Atto aggiuntivo, l'Atto rep. n. 8880 del 3 agosto 2022 approvato con d.p. n. 720/RD del 3 agosto 2022.

⁹⁰ I voti richiamati sono stati versati in atti.

- **con d.p. n. 720/RD del 12 settembre 2022 è stato approvato il 1°Atto aggiuntivo al 49°Atto attuativo**, assunto al rep. n. 8880 del 3 agosto 2022, vistato dalla Ragioneria territoriale dello Stato in data 14 settembre 2022. Trattasi di Atto a valere su fondi della legge speciale per Venezia e riguarda la realizzazione dell'intervento "Soluzione immediata e reversibile per la difesa dalle acque alte dell'intero compendio della Basilica di San Marco", già ultimato;
- **con d.p. n. 883/RD del 19 ottobre 2022 è stato approvato il 51°Atto attuativo – 2°Atto di avviamento**, rep. n. 8879, sottoscritto in data 3 agosto 2022, e i suoi due atti di rettifica, rep. n. 8884 in data 6 ottobre 2022 e rep. n. 8888 in data 19 ottobre 2022, a valere sulle risorse di cui all'art. 95, co. 17, d.l. n. 104/2020 relative all'esercizio 2022 – incrementate a 63 milioni per effetto della legge 30 dicembre 2020, n. 178 – di cui al cap. 1264, P.G. 03 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ammesso al visto e registrato con osservazioni in data 30 novembre 2022. Trattasi di Atto a valere su fondi per il Sistema Mo.S.E.;
- **con d.p. n. 920/RD del 28 ottobre 2022 è stato approvato e reso esecutorio il 52°Atto attuativo**, rep. n. 8889/2022, per interventi del Sistema elettromeccanico MOSE, a valere su parte delle risorse delle annualità dal 2018 al 2022, di cui alla delibera CIPESS n. 39/2021 e secondo la rimodulazione delle risorse stesse di cui al d.m. n. 230 del 21 luglio 2022 del Ministro delle infrastrutture e mobilità sostenibili (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), ammesso al visto e registrato con osservazioni in data 2 dicembre 2022. Trattasi di Atto a valere su fondi per il Sistema Mo.S.E.;
- **con d.p. n. 921/RD del 28 ottobre 2022 è stato approvato e reso esecutorio il 53°Atto attuativo**, rep. n. 8890/2022, per interventi ambientali e di compensazione, a valere su parte delle risorse delle annualità dal 2018 al 2022, di cui alla delibera CIPESS n. 39/2021 e secondo la rimodulazione delle risorse stesse di cui al d.m. n. 230 del 21 luglio 2022 del Ministro delle infrastrutture e mobilità sostenibili, ammesso al visto e registrato con osservazioni in data 6 dicembre 2022. Trattasi di Atto a valere su fondi per il Sistema Mo.S.E.;
- **con d.p. n. 1316/RD del 13 dicembre 2022 è stato approvato il 54°Atto attuativo**, rep. n. 8893 del 5 dicembre 2022, approvato e vistato dalla Ragioneria territoriale dello Stato in data 15 dicembre 2022. Trattasi di Atto a valere su fondi della legge speciale per Venezia;
- **con d.p. n. 1315/RD del 13 dicembre 2022 è stato approvato il 55°Atto attuativo**, rep. n. 8894 del 5 dicembre 2022, approvato e vistato dalla Ragioneria territoriale dello Stato in data 15 dicembre 2022. Trattasi di Atto a valere su fondi della legge speciale per Venezia;
- **con d.p. n. 933/RD del 22 settembre 2023 è stato approvato il 56°Atto attuativo – 3°Atto di avviamento**, rep. n. 8943 del 22 settembre 2023, a valere sulle risorse di cui all'art. 95, co. 17, d.l. n. 104/2020 relative all'esercizio 2023 – incrementate a 63 milioni per effetto della legge 30 dicembre 2020, n. 178 – di cui al cap. 1264, P.G. 03 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ammesso al visto e registrato con osservazioni in data 9 novembre 2023. Trattasi di Atto a valere su fondi per il Sistema Mo.S.E.;

- **con d.p. n. 1472/RD del 29 dicembre 2023 è stato approvato il 57°Atto attuativo**, rep. n. 8954 del 22 dicembre 2023, approvato e vistato dalla Ragioneria territoriale dello Stato in data 29 gennaio 2024. Trattasi di Atto a valere su fondi della legge speciale per Venezia;
- **con d.p. n. 1027/RD del 24 ottobre 2024 è stato approvato il 58°Atto attuativo – 4° Atto di avviamento**, rep. n. 8976 del 9 ottobre 2024, a valere sulle risorse di cui all'art. 95, co. 17, d.l. n. 104/2020 relative all'esercizio 2024, per la quota-parte di cui al cap. 1264, P.G. 03 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (euro 24 milioni), ammesso al visto e registrato con osservazioni in data 20 dicembre 2024. Trattasi di Atto a valere su fondi per il Sistema Mo.S.E.;
- **con d.p. n. 1064/RD del 29 ottobre 2024 è stato approvato il 59°Atto attuativo**, rep. n. 8978 del 24 ottobre 2024, relativo a interventi ambientali e di compensazione nell'ambito del Sistema Mo.S.E., ammesso al visto e registrato con osservazioni in data 20 dicembre 2024. Trattasi di Atto a valere su fondi per il Sistema Mo.S.E.;
- **con d.p. n. 1065/RD del 29 ottobre 2024 è stato approvato il 60°Atto attuativo**, rep. n. 8979 in pari data, concernente interventi per il Sistema elettromeccanico Mo.S.E., ammesso al visto e registrato con osservazioni in data 20 dicembre 2024. Trattasi di Atto a valere su fondi per il Sistema Mo.S.E.;
- **con d.p. n. 1257/RD del 28 novembre 2024 è stato approvato il 61°Atto attuativo**, rep. n. 89836 del 20 novembre 2024, concernente la realizzazione del secondo stralcio degli interventi di salvaguardia dell'isola di Piazza San Marco, ammesso al visto e registrato in data 23 gennaio 2025. Trattasi di Atto a valere su fondi della legge speciale per Venezia.

È stato versato in atti l'elenco di tutti gli Atti attuativi (originari) della Convenzione generale sottoscritti dal 1991 ad oggi, suddivisi tra Atti a valere su risorse della legge speciale per Venezia, Atti a valere sulle risorse per il Sistema Mo.S.E. e Atti relativi al sito di Porto Marghera (a valere su risorse a ciò specificamente destinate dallo Stato e su risorse provenienti da Soggetti privati operanti a Porto Marghera).

È stato, altresì, trasmesso il prospetto aggiornato riepilogativo delle risorse assegnate e contrattualizzate relativamente al Sistema Mo.S.E. che costituisce l'aggiornamento della ricognizione delle somme contrattualizzate effettuata dal CIPESS con delibera n. 39/2021, nonché l'aggiornamento della ricognizione riportata all'art. 4 del 52°Atto attuativo. In particolare, vengono qui recepite le somme assegnate per la gestione ordinaria e straordinaria e l'avviamento del Mo.S.E. e contrattualizzate con il 51°Atto (annualità 2022) e con il 56°Atto (annualità 2023), nonché le somme assegnate con la delibera CIPESS stessa e contrattualizzate con il 52°Atto (annualità fino al 2022 per opere elettromeccaniche Mo.S.E.) e con il 53°Atto (annualità fino al 2022 per opere di compensazione ambientale del Sistema Mo.S.E.). Il prospetto riporta, distintamente: le risorse assegnate e contrattualizzate alla data della delibera CIPESS n. 39/2021; le risorse assegnate per la fase di avviamento; le risorse assegnate dalla delibera CIPESS n. 39/2021.

Va anche detto che sono stati presentati gli aggiornamenti dei quadri economici di numerosi Atti attuativi del Sistema Mo.S.E., i quali, fermo restando l'importo del singolo Atto, hanno avuto lo scopo precipuo di massimo utilizzo delle risorse ancora disponibili nell'ambito dell'Atto stesso, con destinazione alle necessità prioritarie in questa fase di completamento dell'opera.

8.3 Cronoprogramma

È stato versato in atti anche il cronoprogramma aggiornato, in cui si prevede che la consegna dell'opera all'Autorità per la Laguna di Venezia avverrà a seguito dell'emissione del certificato di collaudo funzionale integrato e, soprattutto, a valle dell'assunzione in consistenza al patrimonio indisponibile dello Stato.

A tal riguardo, il Provveditorato e l'Autorità per la Laguna hanno comunicato che si è già provveduto a concludere integralmente le attività di accatastamento delle opere realizzate presso le bocche di porto, in proposito precisando che *“tale attività, portata a termine con esito positivo (...), riveste un'importanza decisiva poiché costituisce condizione necessaria e al tempo stesso acceleratoria per la definitiva consegna e per l'assunzione in consistenza del sistema MOSE, consentendo di rispettare i tempi fissati dal cronoprogramma e di garantire il tempestivo subentro dell'Autorità per la Laguna nella gestione dell'opera. In conclusione, i cronoprogrammi aggiornati recepiscono e rappresentano in maniera fedele le rimodulazioni intervenute rispetto agli atti convenzionali precedenti, fornendo compiuta giustificazione delle cause dei ritardi, riconducibili a circostanze oggettive ed estranee alla sfera decisionale dell'Amministrazione, quali il ripetersi di eventi meteomarinari eccezionali, le interferenze con i lavori di commissioning e le concomitanti esigenze manutentive”*.

8.4 Valutazioni

Va dato atto dell'intrapreso percorso di costante aggiornamento dei quadri economici degli Atti e dello sforzo fatto per consentire una maggiore intellegibilità degli Atti e del collegamento funzionale tra gli stessi: percorso iniziato successivamente agli esiti del Referto del 2020 e via via affinato.

Tuttavia, è necessario intraprendere ogni utile sforzo per far sì che gli Atti, una volta stilati e sottoscritti, siano esenti da censure di legittimità e non debbano essere sistematicamente oggetto di plurimi rilievi, molto spesso seguiti dal ritiro dell'Atto e dalla sua riformulazione per la eliminazione dei vizi rilevati dall'Ufficio di controllo di legittimità e, ciononostante, oggetto, comunque, di ammissione al visto con la formula della “registrazione con osservazioni”.

Sintomo evidente della necessità di intraprendere positivamente anche questo percorso è il fatto che, come sopra rappresentato, dal 50° al 60° Atto attuativo della Convenzione generale (eccezion fatta per gli Atti non pervenuti alla Sezione per il prescritto controllo preventivo di legittimità) tutti gli Atti sono stati oggetto di rilievo formale e, in seguito, registrati con osservazioni. Anche il 50° Atto attuativo, dapprima ritirato a seguito di rilievi formulati

dall'Ufficio di controllo, quindi ripresentato ma, comunque (nonostante l'intervenuta riformulazione in conformità a quanto rilevato dalla Corte e quindi emendato dei vizi) è stato registrato con osservazioni.

Quanto agli Atti mancanti, la Sezione prende atto di quanto rappresentato dall'Amministrazione e delle intenzioni espresse per il futuro, tuttavia non può esimersi dal ribadire quanto riportato nelle osservazioni formulate dall'Ufficio di controllo circa le conseguenze della mancata sottoposizione dell'atto al prescritto controllo di legge.

Anche se tali Atti sono stati inoltrati in seguito e ad altri fini (quali allegati alle risposte ai rilievi formulati nei confronti di altri e diversi Atti, oppure quali allegati alle note di risposte inoltrate in relazione a quanto richiesto per la presente analisi), per essi nessuna eventuale illegittimità, ove esistente, può ritenersi sanata, neanche per via indiretta e/o mediata.

Inoltre, va pure ricordato che, per detti atti, non si è mai verificata la *condicio iuris* dell'apposizione del visto da parte di questa Corte e, per l'effetto, l'acquisto di efficacia degli stessi; di conseguenza, dell'esecuzione dell'atto inefficace rispondono personalmente coloro che gli hanno dato esecuzione, senza che possa trovare applicazione la specifica esimente di responsabilità di cui all'art. 1 della l. n. 20/1994.

9 VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Fermo restando quanto già compiutamente rappresentato nelle partizioni di questo elaborato dedicate specificatamente alle valutazioni di ogni aspetto critico oggetto di verifica, in un'ottica di visione complessiva e, quindi, di valutazione conclusiva, si può affermare che il quadro delineato nelle pagine che precedono restituisce una situazione ormai in via di risoluzione e, per taluni aspetti, conclusa.

Le numerose criticità riscontrate nel controllo-referto del 2020 possono dirsi superate, così come gli aspetti critici rimasti ancora *in fieri* in esito al referto-*follow-up* del 2022.

Infatti, come evidenziato nel corso dell'analisi:

- a) in relazione alla sovrapposizione di competenza tra i Soggetti interessati, l'attuale assetto organizzativo, attuativo della riforma del 2020 e delle più recenti disposizioni urgenti in materia di infrastrutture apportate nel 2025, dovrebbe consentire una *governance* unitaria delle problematiche legate alla salvaguardia della Laguna e del Sistema Mo.S.E., nell'alveo di un quadro programmatico unitario e coordinato. Sebbene la piena operatività dell'Autorità per la Laguna di Venezia sia prevista per fine dell'anno in corso, come concordemente evidenziato sia dal Provveditorato che dalla stessa Autorità, le funzioni di indirizzo, impulso e controllo sono garantite dal Presidente e dal Provveditorato, assicurando la continuità amministrativa e il costante monitoraggio dell'avanzamento delle attività;
- b) in relazione all'eccessiva complessità della disciplina contrattuale intercorrente tra il Provveditorato e il Consorzio Venezia Nuova, deve prendersi atto degli sforzi compiuti per cercare di riordinare la disciplina contrattuale e renderla più trasparente e comprensibile. Tuttavia, va evidenziato che l'Atto ricognitivo e riorganizzativo di tutta la disciplina contrattuale, più volte auspicato dalla Sezione, non è stato mai adottato e, inoltre, che tutti gli Atti attuativi, dal 50° al 60°, pervenuti alla Sezione per il prescritto controllo preventivo di legittimità (fanno eccezione gli Atti attuativi n. 54, 55 del 2022 e 57 del 2023, mai inoltrati alla Sezione) sono stati oggetto di plurimi rilievi di legittimità, in molti casi seguiti dal ritiro dell'Atto e dalla sua riproposizione novata degli elementi oggetto di censure di illegittimità. Ciononostante, per tutti gli Atti attuativi di cui si discute, la registrazione è avvenuta nella formula "con osservazioni" e, quindi, con precisazioni e moniti sia per la fase esecutiva che per *pro-futuro*. Sotto tale aspetto, quindi, occorre che i Soggetti interessati pongano in essere ogni utile sforzo per far sì che l'attività contrattuale sia esente da errori/incongruenze/carenze documentali/vizi di legittimità;
- c) in ordine alla evidenziata necessità e doverosità di avere un Programma puntuale e dettagliato di sviluppo della progettazione degli interventi, nonché della realizzazione delle opere e delle prestazioni necessarie a completare il Sistema Mo.S.E., deve darsi atto che le pattuizioni contrattuali del rapporto concessorio in essere, già oggetto di ridefinizioni e rimodulazioni, da ultimo hanno trovato un assetto stabile, a seguito

dell'intervenuto Atto transattivo, del 7° Atto aggiuntivo alla Convenzione generale e dei successivi Atti attuativi disciplinanti i "lavori a finire" e l'avviamento, ivi compreso il cronoprogramma aggiornato degli interventi e delle opere riferibili al Mo.S.E., comprensivo dei tempi di ultimazione e di consegna delle opere all'Autorità per la Laguna, tenuto conto di quanto assentito dalla delibera CIPESS n. 39 del 2021. Tuttavia, va evidenziato che, alla data del 31 luglio 2025, non erano ancora disponibili presso il Provveditorato le risorse, non contrattualizzate, delle annualità 2024 e 2025. Tale circostanza desta perplessità, in relazione alla opportunità di avere previsioni certe in merito ai conseguenti, necessari, adempimenti;

- d) quanto alle opere ambientali e di compensazione, va preso atto che le opere stanno proseguendo e che con il 59° Atto attuativo sono stati aggiornati sia il cronoprogramma degli interventi ambientali e di compensazione nell'ambito del Sistema Mo.S.E. sia il Piano operativo degli interventi, ed è stata aggiornata, alla data del 31 marzo 2024, la ricognizione dei finanziamenti assegnati al Sistema Mo.S.E. e il loro stato di utilizzo;
- e) in relazione agli interventi di completamento e miglioria del Sistema elettromeccanico Mo.S.E. e agli interventi della fase di avviamento (gestione e manutenzione della fase provvisoria), va preso atto che con il 60° Atto attuativo si è dato corso alla realizzazione degli stessi e che le iniziative intraprese sono dirette a rafforzare le attività di vigilanza e di monitoraggio dei tempi di completamento delle opere del Sistema Mo.S.E., enucleando gli ordini di priorità tra gli interventi ancora da eseguire. L'analisi degli atti ha, altresì, confermato che la realizzazione dell'opera è a un buon livello di avanzamento, che i finanziamenti stanziati sono adeguati a coprire i lavori rimasti da eseguire, che la Commissione di collaudo funzionale integrato e prestazionale sta procedendo con i lavori di propria competenza e che, quindi, sembra confermata la fattibilità di consegna dell'opera alla fine del primo trimestre del 2026;
- f) in relazione alle azioni correttive inerenti al coacervo di problematiche legate all'esecuzione dei lavori ed alle rilevate aree più significative di criticità contrattuali, la Sezione ritiene di poter valutare positivamente lo stato degli adempimenti posti in essere, tenuto conto che, allo stato attuale, si può ragionevolmente sostenere che i termini del cronoprogramma saranno rispettati e senza oneri aggiuntivi. Va tuttavia sottolineato che permangono incertezze sull'individuazione delle aree dove effettuare la linea di manutenzione pesante delle paratoie (anche se, come emerso dai precedenti controlli, ciò non influisce sulla possibilità di procedere alla manutenzione delle stesse) e che non risulta ancora definita la linea per la successiva manutenzione delle altre tre schiere. Va, altresì, sottolineato che anche in questa sede non sono emerse ulteriori informazioni circa gli altri interventi di salvaguardia lagunare (rialzi delle rive, opere di impermeabilizzazione, riordino delle reti fognarie, etc.) eccezion fatta per l'attuazione delle opere del "Piano morfologico della Laguna", in relazione al quale permangono elementi ostativi, per lo più derivanti da variabili esogene, ed il cui *iter* di predisposizione e approvazione dell'aggiornamento è già stato lungo e particolarmente articolato;

g) in relazione alla necessità di addivenire al collaudo e alla consegna delle opere all'Amministrazione in tempi celeri, deve prendersi positivamente atto che è stato completato il collaudo tecnico-amministrativo per gran parte degli interventi e che il nuovo termine per l'emissione del Certificato di collaudo funzionale integrato e prestazionale è compatibile con le tempistiche previste dal cronoprogramma aggiornato dell'Autorità per la Laguna ed, in particolare, con i tempi di consegna dell'opera. Inoltre, attraverso il 50°, il 51°, il 56° e il 58° Atto attuativo della Convenzione generale sono stati disciplinati, rispettivamente, il 1°, il 2°, il 3° ed il 4° Atto di avviamento e quindi, come emerge in atti, si prevede anche la prossima contrattualizzazione del 5° Atto di avviamento. Nel corso del 1° semestre 2025 sono state concordate con l'Amministrazione e con il Presidente dell'Autorità per la Laguna le nuove linee strategiche operative e programmatiche per le manutenzioni delle paratoie, recepite nella 2^a perizia di variante delle lavorazioni di manutenzione delle paratoie di Treporti e nei nuovi progetti presentati dal Consorzio Venezia Nuova per il *revamping* delle prime 6 paratoie di scorta e per la manutenzione delle prime 6 paratoie di San Nicolò, Malamocco e Chioggia, ed è stato predisposto (da parte dello stesso Consorzio Venezia Nuova) il progetto esecutivo relativo alla manutenzione decennale delle rimanti 15 paratoie della Bocca di Lido Treporti, che ha ottenuto il parere favorevole, con prescrizione, da parte del Comitato tecnico amministrativo e di cui si prevede l'assegnazione degli interventi tramite procedura concorsuale.

Conclusivamente, ferme restando le ulteriori raccomandazioni formulate in relazione ad ogni singola tematica oggetto dell'odierna verifica, nonché le osservazioni ivi contenute a cui si fa integrale rimando, la Sezione ritiene di poter valutare positivamente lo stato degli adempimenti posti in essere, tenuto conto che, allo stato attuale, si può ragionevolmente sostenere che i termini del cronoprogramma saranno rispettati (salvo accadimenti imprevisi ed imprevedibili) e senza oneri aggiuntivi.

Pertanto, sebbene la riscontrata frammentazione dei lavori in numerosi stralci, ognuno dei quali oggetto di autonomo collaudo tecnico-amministrativo, abbia complicato significativamente la realizzazione degli impianti e la messa a sistema per il suo esercizio, lo stato di avanzamento dei lavori, le affinate tecniche di monitoraggio e controllo (intraprese anche a correzione delle criticità rilevate da questa Sezione nel corso dei vari cicli di controllo), la ritrovata comunicazione e collaborazione istituzionale tra i Soggetti coinvolti, denotano un rinnovato slancio positivo verso la concreta, auspicata, risoluzione delle cause ostative alla conclusione delle opere e degli interventi.

