**Corso di Analisi delle Politiche Pubbliche - a.a. 2016-2017**

**Luca Verzichelli**

**Esercitazione**

**Il Modulo Sperimentale Elettromeccanico (Mose)**

Il progetto Mose ha le sue radici nella lunga serie di interventi seguiti all'osservazione, fin dagli anni sessanta, dell'intensificazione delle maree alluvionali nei centri abitati della laguna veneta. In particolare, dopo l'alluvione devastante del novembre 1966, la legge "per Venezia" dichiarava il "preminente interesse nazionale" della tutela del capoluogo veneto, prevedendo non soltanto politiche culturali e di restauro ma anche studi tecnici per garantire alla laguna un sistema di difesa dal mare.

Il primo appalto da parte del Ministero dei Lavori Pubblici dovette attendere il 1975, ma l'opposizione sul fronte ecologista (che poneva l'accento sull'impatto ambientale di un sistema di dighe) e di molte associazioni di impresa locale (in primis albergatori e armatori) rese vano questo tentativo: il Ministero si limitò ad affidare lo studio dei progetti esistenti ad un gruppo di esperti, i quali nel 1981 restituirono un progetto integrato, il così detto *progettone*.

La mancanza di una azione unitaria per sbloccare gli interventi attesi in sede locale (in particolare dal comune di Venezia) venne in qualche modo superata dall'impegno del governo, promotore della Legge Speciale (798/1984) che istituiva il Comitato di indirizzo e coordinamento, mettendo le basi per l’affidamento di un appalto. Nacque così il *Consorzio Venezia Nuova*, un ente partecipato in misura significativa da comune e regione, che si sarebbe occupato della gestione del complesso delle attività di salvaguardia.

Il sistema degli interventi rimaneva però complicato e sulle soluzioni tecniche permanevano molti conflitti: se le perplessità di ambientalisti e gruppi di pressione locali si concentravano sul tipo di soluzione (la costruzione di opere mobili alle bocche di porto per la regolazione delle maree) vi erano anche pressioni da parte di cordate di imprenditori per realizzare opere ancor più invasive, ma certamente performanti. Ci vollero ancora anni di discussione (e risorse spese in studi di fattibilità) per giungere nel 1989 al Progetto ReA (Riequilibrio e Ambiente) che prevedeva opere mobili di regolazione della marea in laguna attraverso paratoie che salgono in superficie riempiendosi di aria per poi riscendere (incubando acqua) quando la marea scende. Dal 1989 al 1992 sono state eseguite le sperimentazioni del primo prototipo MOSE, ma la permanenza di problemi tecnici e i continui ricorsi al Tar via via che si decidevano i siti per posizionare le paratoie continuavano a bloccare l'azione.

Lo sblocco verso la fase operativa avvenne proprio con il 1992: l'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici rese possibile l'uso di risorse centrali, mentre la bocciatura dei vari ricorsi favorì l'apertura dei cantieri. Tuttavia, un altro impedimento viene presto rappresentato dal problema del livellamento del suolo marino su cui poggiare i piloni di cemento per le paratoie. L'apertura di un infrazione rispetto alle norme comunitarie ambientali (che di fatto tornava a legittimare le posizioni degli ambientalisti sul tema specifico) vincolava il consorzio ad aprire una nuova procedura di appalto e soprattutto rialzava i costi di esercizio, lievitati dai 3000 miliardi di lire del 1989 agli oltre 5 milioni di euro messi a bilancio sino ad oggi. Questo ulteriore stop sarebbe costato circa dieci anni. I cantieri del Mose vennero infatti riaperti nel 2003. Le prime "cerniere" sono state inaugurate nel 2010 ma i lavori hanno dovuto subire un nuovo rifinanziamento, prima dell'apertura della inchiesta che ha coinvolto tutti i vertici politici e amministrativi veneti.

Oggi, dunque, la vicenda del Mose appare molto più articolata e controversa rispetto ai pure duri confronti dei decenni passati, soprattutto perché l’opinione pubblica, molto più attenta di ieri, ha scoperto l’intreccio di interessi che sta dietro alle tante grandi opere pubbliche, e purtroppo anche le attività illegittime e criminose presenti attorno a tali opere. Se non vi saranno ulteriori ritardi legati a ricorsi o peggio a blocchi operati dalla magistratura, i cantieri di Chioggia e Malamocco avviati nel 2014 dovrebbero chiudersi nel 2017, con un ulteriore rialzo delle spese dell’intero progetto, ma anche con la definitiva utilizzazione del sistema attraverso una “regia” spettacolare all’Arsenale di Venezia che dovrebbe rilanciare anche il riassesto urbano di una serie di strutture, con ricadute economiche per la città e per il territorio. La fine delle sanzioni e lo sblocco dei fondi comunitari, unitamente ad una più autorevole e trasparente conduzione delle due istituzioni al centro dei recenti scandali – comune e regione – oltre ad un riallineamento di varie associazioni culturali e persino ambientalistiche locali, oggi favorevoli ad una messa in opera definitiva di una opera oramai presente in laguna, potranno fare la differenza per far parlare del Mose non più come di uno “scandalo” ma come una funzionante struttura di difesa del territorio e della cultura veneta.

**Domande**

- Quale settore di policy riguarda la storia? Ve ne sono altri collegati?

- Quali livelli territoriali sono interessati alla storia?

- In quante fasi è opportuno suddividere la storia? Per ogni fase, analizzare il network, gli attori e il loro ruolo.