

IL SISTEMA MOSE - STORIA – MOTIVAZIONI e LOTTE

Lo scopo dichiarato del progetto Mose è proteggere la laguna, le città di Venezia e Chioggia, gli abitanti da tutte le acque alte.

Breve Storia

Dopo l'alluvione del 4 novembre 1966, con una marea record di 194 cm sul livello del medio mare, la prima Legge Speciale per Venezia (Legge n. 171/1973) dichiara il problema della salvaguardia della città "di preminente interesse nazionale", dando inizio a un lungo iter legislativo e tecnico che avrebbe dovuto garantire a Venezia e alla laguna un efficace sistema di difesa dal mare.

1975 - il Ministero dei Lavori Pubblici indice un appalto-concorso internazionale per la difesa contro le acque alte. Partecipano cinque gruppi di imprese, ma la procedura si conclude senza che si possa scegliere un progetto da realizzare fra quelli presentati, in quanto nessuna ipotesi d'intervento soddisfa l'insieme delle problematiche in campo. Il Ministero dispone l'acquisizione degli elaborati presentati al concorso, che vengono affidati a un gruppo di esperti al fine di elaborare un progetto, il cosiddetto "Progettone".

1981 - viene redatto dall'equipe dell'ing. Pier Francesco Ghetti il "Progettone", primo studio di fattibilità per la difesa dalle acque alte.

1984 - un'altra Legge Speciale la n. 798 ridefinisce gli obiettivi generali degli interventi, suddividendoli fra Stato, Regione Veneto e Comuni. Istituisce la concessione per gli interventi a carico dello Stato (verrà poi individuato il Consorzio Venezia Nuova) e il Comitato Interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo, il cosiddetto "Comitatone".

1987 - Inizio dell'operatività del Consorzio Venezia Nuova.

1988 - 1992 - Il Magistrato alle Acque e Consorzio Venezia Nuova presentano un articolato sistema di interventi per la salvaguardia di Venezia (Progetto REA Riequilibrio e Ambiente) che prevede opere mobili alle bocche di porto per la regolazione della marea in laguna. In questo ambito dal 1988 al 1992 sono state eseguite sperimentazioni sul prototipo di una paratoia (MODULO Sperimentale Elettromeccanico, da cui il nome MOSE).

1992 - Viene ultimato progetto di massima delle opere mobili.

1995 - 4 LUGLIO -Il Comitatore, su istanza del Comune di Venezia, decide di sottoporre il progetto alla Valutazione di Impatto Ambientale e di chiedere il parere di un collegio di esperti internazionali.

1998 - 21 LUGLIO -Il collegio di esperti esprime parere positivo.

1998 - OTTOBRE -A favore anche la Regione Veneto.

1998 - 10 DICEMBRE - La Commissione Via del Ministero dell'Ambiente esprime parere negativo.

1998 - 24 DICEMBRE - Decreto congiunto del ministero dell'Ambiente e del ministero per i Beni Culturali (cosiddetto decreto Ronchi-Melandri) che respinge il progetto subordinandolo ad altri interventi giudicati prioritari.

1999 - 8 MARZO -Il Comitatore richiede approfondimenti progettuali.

2000 - 12 LUGLIO -Il Comitatore, permanendo diffidente fra il ministero dei Lavori Pubblici e quello dell'Ambiente, rimanda la decisione sul proseguimento della progettazione al Consiglio dei Ministri.

2000 - 14 LUGLIO - Il Tar annulla il decreto Ronchi-Melandri.

2001 - 6 DICEMBRE -Il Comitatore vara il "completamento della progettazione delle opere di regolazione delle maree alle bocche di porto".

2002 - 30 SETTEMBRE -Il Consorzio Venezia Nuova consegna il progetto definitivo del sistema Mose.

2002 - 29 NOVEMBRE -Il Cipe finanzia la prima tranche del sistema Mose (triennio 2002-2004) pari a 450 milioni di euro.

2002 - 16 DICEMBRE - Consegna dei lavori per la posa "della prima pietra" del sistema Mose, la realizzazione della scogliera a sud della bocca di Malamocco.

2003 - 4 FEBBRAIO -Il Comitatore rinvia la decisione sul progetto definitivo del Mose per consentire l'acquisizione dei pareri dei Comuni e della Regione.

2003 - 3 APRILE - il Comitatore dà il via alla sua realizzazione.

2003 - 14 maggio - cerimonia di posa della prima pietra per i lavori del MoSE . Sono presenti Berlusconi, Galan, Costa. Nel corso dell'anno aperti i cantieri alle tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia.

Successivamente anche il Governo Prodi affronta in progetto MOSE e ne approva la prosecuzione dei lavori nelle riunioni:

20 luglio 2006 – riunione del Comitato.

6 e 8 novembre 2006 - riunioni tecniche di confronto sulle proposte del Comune di Venezia tra le rappresentanze tecniche dei membri del Comitato.

10 novembre 2006 – riunione del Consiglio dei Ministri.

22 novembre 2006 – riunione del Comitato.

Descrizione sintetica del Progetto

Questa è la descrizione del progetto che viene data dal Consorzio Venezia Nuova.

“Il Mose è costituito da schiere di paratoie mobili, poste alle tre bocche di porto, che separano temporaneamente la laguna dal mare in caso di alta marea.

Complessivamente 78 paratoie divise in 4 schiere:

alla bocca di porto di Lido, quella più ampia, due schiere di paratoie, rispettivamente di 21 e 20 elementi, collegate da un'isola artificiale;

alla bocca di porto di Malamocco una schiera di 19 paratoie;

alla bocca di porto di Chioggia una schiera di 18.

Le paratoie sono costituite da strutture scatolari metalliche (larghezza 20 metri per tutte le schiere, lunghezza variabile da 18,5 a 29 metri e spessore da 3,6 a 5 metri) connesse ai cassoni di alloggiamento in calcestruzzo attraverso le cerniere, che vincolano le paratoie ai cassoni e ne consentono il movimento.

Il funzionamento è molto semplice: in condizioni normali di marea, le paratoie sono adagiate nei loro alloggiamenti, piene d'acqua; quando è prevista un'alta marea, le paratoie vengono svuotate dall'acqua mediante l'immissione di aria compressa e in questo modo si sollevano, ruotando sull'asse delle cerniere, fino a emergere per fermare la marea entrante in laguna. Quando la marea cala, le paratoie vengono di nuovo riempite d'acqua e rientrano nella loro sede. Il tempo di chiusura delle bocche di porto è in media tra le 4 e le 5 ore, compresi i tempi di sollevamento delle paratoie (30 minuti circa) e di abbassamento (15 minuti circa).

Per assicurare la navigazione e non interrompere l'attività del Porto di Venezia anche quando le barriere mobili saranno in funzione, alla bocca di porto di Malamocco viene realizzata una conca di navigazione per il passaggio delle grandi navi; alle bocche di Lido e a Chioggia saranno invece in funzione conche di navigazione più piccole per il ricovero e il transito dei mezzi di soccorso, pescherecci e imbarcazioni da diporto.

È stato deciso che le paratoie entrino in funzione per maree superiori a 110 cm, quota concordata dagli enti competenti come ottimale rispetto all'attuale livello del mare, ma le paratoie potranno essere messe in funzione qualsiasi livello di marea. Inoltre, il Mose è un sistema assolutamente flessibile e, in base ai venti, alla pressione atmosferica e all'entità di marea, potrà far fronte alle acque alte in modi diversi: con la chiusura contemporanea delle tre bocche di porto in caso di maree eccezionali, oppure con la chiusura di una bocca per volta o con chiusure parziali di ciascuna bocca, dato che le paratoie sono indipendenti l'una dall'altra, per maree medio-alte.

I lavori sono iniziati nel 2003 contemporaneamente e proseguiti in parallelo alle tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia; sono in fase molto avanzata le parti strutturali (fondazioni, spalle delle barriere mobili, cassoni di alloggiamento), le opere connesse (scogliere, porti rifugio, conche di navigazione), le parti per il funzionamento del sistema (edifici tecnici, impianti).

Ad oggi l'avanzamento complessivo dei lavori è pari a circa l'80% e le persone attualmente coinvolte nella realizzazione del Mose sono circa 4000.

Tra giugno e settembre 2012 è stato ultimato il posizionamento dei cassoni di alloggiamento delle paratoie della barriera di Lido nord; tra marzo e maggio del 2013, le prime paratoie sono arrivate a Marghera, sono state assemblate agli elementi maschi delle cerniere, predisposte per essere installate e messe in funzione per la prima volta il 12 ottobre. A novembre 2013 è iniziato il varo dei cassoni di alloggiamento per la barriera sud della bocca di Lido, costruiti alla bocca di Malamocco, ultimato nell'aprile 2014. Nel mese di giugno 2014, diventa operativa la conca di navigazione di Malamocco per le navi dirette a Porto Marghera e inizia l'installazione dei cassoni di alloggiamento delle barriere di Chioggia e Malamocco, che saranno ultimate rispettivamente a ottobre dello stesso anno. Entro la fine del 2014 verrà ultimata la barriera di Lido Nord con l'installazione delle altre paratoie. L'operatività del Mose è prevista per il 2017. “

Associazione AMBIENTEVENEZIA – per la tutela della laguna e dell'entroterra di Venezia

sede associazione S. Lorenzo – Castello 5056/i – piano terra Stanza A – Venezia

Codice fiscale 94064510277 - Iscritta all'albo delle associazioni del Comune di Venezia n° 2501

Recentissime dichiarazioni di Raffaele Cantone, Presidente Anticorruzione: i lavori del Mose non riusciranno a chiudersi per la data prevista del giugno 2017 e i tempi si allungheranno.

I COSTI DEL PROGETTO MOSE

Nel corso degli anni, il costo stimato per il completamento dell'opera è aumentato progressivamente.

Nel 1989 i costi preventivati erano 3.200 miliardi di lire pari a 1,65 miliardi di euro

Nel 2001 il costo stimato sale a 3.700 miliardi di lire pari a 1,91 miliardi di euro.

Nel 2002 vengono stanziati i primi veri finanziamenti: il Comitato interministeriale stanziava per la realizzazione del progetto 450 milioni di euro.

Al 2013 erano stati stanziati 4,987 miliardi di euro per la realizzazione dell'opera.

Al 2014 risultano finanziati già 5,267 miliardi (di cui 401 milioni con la Legge di stabilità 2014) e viene stimato un residuo di 226 milioni di euro per il completamento dell'opera entro il 2016. Quindi il costo complessivo sale ad un totale di 5,493 Miliardi di euro.

Ma i tempi di continui rinvii della data di chiusura lavori determineranno un aumento dei costi complessivi dell'opera.

Dalle indagini della Magistratura sul Consorzio Venezia Nuova, di cui parleremo più avanti, alcuni esperti hanno calcolato che il CVN ha fatto spendere ai cittadini 2,4 miliardi di euro in più del dovuto.

Movimenti di opposizione e critiche al sistema MOSE

Il sistema MOSE, è sempre stato criticato contestato e contrastato in tutti i modi da associazioni e comitati ambientalisti, e da alcune forze politiche (Verdi, Rifondazione Comunista, componenti minoritarie locali del PD); che in alternativa al Mose proponevano sin dal 1996 di realizzare opere graduali, sperimentali e reversibili per eliminare subito le acque alte e riqualificare la laguna e la città (*da Documento NOMOSE*):

- Ridurre la portata d'acqua alle tre bocche di porto, alzando gradualmente i fondali e stringendo stagionalmente i canali, a cominciare dalla bocca di Lido, la principale responsabile delle alte maree in città.
- Creare l'alternativa al passaggio delle grandi navi in città e nel bacino di S.Marco, (avamposto galleggiante a mare e/o terminal a Fusina).
- Ridurre la dimensione del Canale dei Petroli, estromettendo il traffico petrolifero dalla laguna, con un sistema di boe galleggianti in Adriatico per l'attracco delle petroliere.
- Aprire le valli da pesca al flusso delle maree e scavare i canali lagunari periferici oggi impaludati.
- Continuare a innalzare, dove è possibile, le parti più basse della città.
- Contrastare i processi di erosione della laguna, da navigazione, da moto ondoso, da raccolta delle vongole.

Qualora poi, in futuro, si rendesse necessaria anche la chiusura delle bocche di porto, a causa del previsto innalzamento del livello marino dovuto dai cambiamenti climatici, si potrà ricorrere a soluzioni alternative al MoSE, già progettate e fin da ora tecnologicamente fattibili, con ridotto impatto ambientale e costi e tempi di realizzazione molto inferiori.

Oltre a quanto sopra descritto, in un documento AmbienteVenezia e NOMOSE divulgato più volte dal 2010 viene scritto: "...**Il sistema MoSE è inutile** perché esistono efficienti alternative, **pericoloso** come dimostrano gli studi di "Principia" sul rischio di tenuta delle paratoie in particolari condizioni di mare, (pericolo di collasso), **dannoso e incompatibile con il sistema lagunare e le attività portuali** per le previsioni sul numero delle chiusure e sui danni alle attività portuali e sull'aumento dei livelli di inquinamento delle acque lagunari. **Bisogna bloccare i lavori del MoSE**, con varianti in corso d'opera, riconvertendo le opere marittime realizzate, attraverso soluzioni progettuali delle bocche sperimentali, graduali e reversibili. Se il drammatico trend di aumento del livello medio marino risultasse confermato non c'è progetto alle bocche di porto e in laguna che tenga! Bisognerebbe chiudere le paratie quasi tutti i giorni (due volte al giorno d'inverno). Quindi per la riduzione dei livelli di marea in laguna vanno innalzati i fondali alle bocche (che possono ridurre tutte le maree fino a 28 centimetri) e perseguite quelle ricerche sulla iniezione di fluidi negli strati geologici profondi (insufflamento di acqua salata a 700-900 metri di profondità) volti al sollevamento di grandi porzioni di territorio. Queste tecniche vengono già utilizzate per immagazzinare ed estrarre gas nei depositi profondi con conseguenti innalzamenti e abbassamenti dei suoli

come risulta da una ricerca del dipartimento di Geologia di Padova: con questa tecnica si può, in 5 anni e in sicurezza, alzare tutta la città fino 35 centimetri. “

Molte sono i punti e le critiche che sono state sollevate contro il Sistema MOSE che risulta essere in contrasto diverse direttive europee:

sulla Libera Concorrenza in quanto contrasto anche con le leggi italiane viene affidato e delegato tutto al Concessionario Unico, il Consorzio Venezia Nuova che opera in regime di monopolio,

Direttiva sulla VIA Valutazioni di Impatto Ambientale,

Direttiva Habitat,

Direttiva Uccelli,

Inoltre vengono sollevati ed evidenziate altre anomalie relative ad aspetti tecnici, procedurali, economici e funzionali estremamente critici.

I costi di realizzazione, gestione e manutenzione dell'opera sostenuti dallo Stato italiano, risultano essere molto più elevati rispetto ad altri sistemi con cui altri paesi (Paesi Bassi e Regno Unito) hanno affrontato problemi simili;

I costi di gestione post-costruzione estremamente alti (30-40 milioni di euro all'anno) ricadranno sugli enti pubblici locali.

Il Consorzio Venezia Nuova che ha l'incarico di costruire il MOSE è responsabile del suo funzionamento solo per i primi 3 anni dopo la realizzazione, qualsiasi guasto posteriore ai 3 anni dalla fine dei lavori verrà addebitato agli enti locali.

Impatti Ambientali dell'opera non solo nelle aree di cantiere alle bocche di porto, interessate da una massiccia attività di escavo di diversi milioni di metri cubi di fanghi e livellamento dei fondali (in quanto le dighe richiedono che il fondale sia perfettamente piano) e rafforzamento dei fondali dove sono stati depositati milioni di metri cubi di pietre, per proteggere dall'erosione delle correnti marine. I fondali delle bocche di porto sono stati rinforzati con 12.000 pali, infissi fino a 19 metri di profondità. Le paratoie saranno incernierate sul fondo delle bocche di porto entro cassoni del peso di 12.000 tonnellate ciascuno.

Le opere di spalla sono costituite da enormi muraglioni di calcestruzzo alti fino a 7 metri sul livello del mare. Nel centro della Bocca di Porto del Lido è stata costruita un'isola artificiale in cemento delle dimensioni di 500 metri di lunghezza, e tra i 100 e 200 metri di larghezza, alta 4 metri sul livello del mare.

Nell'isola artificiale e nei cassoni di spalla saranno installati generatori a gasolio della potenza di 15 Megawatt (delle vere e proprie centrali) che alimenteranno la produzione di aria compressa.

Già oggi si osservano modifiche rilevanti sulle correnti delle acque, non solo nelle bocche di porto ma anche nei canali interni della città di Venezia e nei canali lagunari anche in aree molto distanti; si notano quindi modifiche dell'equilibrio idrodinamico e sul delicato ecosistema lagunare.

Ricorsi-Denunce-Esposti e Petizioni Popolari

Nel corso degli anni sono stati presentati nove ricorsi. Otto sono stati rigettati dal TAR e dal Consiglio di Stato; nel novembre del 2008 è stato rigettato anche il nono ricorso – presentato dal Comune di Venezia e WWF - con il quale si contestava il parere favorevole della Commissione di Salvaguardia di Venezia all'avvio dei lavori nel cantiere di Pellestrina, alla bocca di porto di Malamocco, dove sono fabbricati parte dei cassoni destinati ad accogliere le paratoie del MOSE con lavorazioni che, secondo il Comune, avrebbero danneggiato un sito di particolare interesse naturalistico.

Sulla questione dei danni ambientali provocati dalle opere in corso, le associazioni ambientaliste hanno anche richiesto e ottenuto un intervento dell'Unione Europea, in quanto le attività cantieristiche vanno a interessare siti protetti dalla Rete Natura 2000 e dalla direttiva europea sugli uccelli. A seguito dell'esposto del 5 marzo 2004 della parlamentare veneziana Luana Zanella, il 19 dicembre 2005 la commissione europea ha inviato all'Italia una lettera di messa in mora per avviare la procedura di infrazione per «inquinamento dell'habitat» lagunare, dato che la direzione generale della Commissione europea Ambiente ha ritenuto che, «non avendo identificato né adottato – in riferimento agli impatti sull'area "IBA 064-Laguna di Venezia" conseguenti alla realizzazione del progetto MOSE – misure idonee a prevenire l'inquinamento e il deterioramento degli habitat, nonché le perturbazioni dannose agli uccelli aventi conseguenze significative alla luce degli obiettivi dell'articolo 4 della Direttiva 79/409/CEE, la Repubblica italiana sia venuta meno agli obblighi derivanti dall'articolo 4, paragrafo 4, della Direttiva 79/409/CEE del Consiglio del 2 aprile 1979 sulla conservazione degli uccelli selvatici».

Associazione AMBIENTEVENEZIA – per la tutela della laguna e dell'entroterra di Venezia

sede associazione S. Lorenzo – Castello 5056/i – piano terra Stanza A – Venezia

Codice fiscale 94064510277 - Iscritta all'albo delle associazioni del Comune di Venezia n° 2501

La commissione europea all'ambiente ha chiesto al governo italiano di produrre nuove informazioni relative all'impatto dei cantieri e alle opere di mitigazione ambientale. Il Magistrato alle Acque e il Consorzio Venezia Nuova ribadiscono la provvisorietà dei cantieri e il completo ripristino dei siti utilizzati a conclusione dei lavori. Nel dicembre 2008 il Magistrato alle Acque di Venezia ha inviato a istituzioni dell'Unione Europea a Bruxelles le risposte sugli ultimi adempimenti richiesti (in particolare il monitoraggio sull'impatto delle opere e dei cantieri). Il 14 aprile 2009 la Commissione Europea Ambiente, preso atto degli interventi di mitigazione e riqualificazione ambientale adottati dal governo italiano, ha archiviato la procedura d'infrazione ambientale intentata all'Italia; questa decisione ha consentito di sbloccare un finanziamento di 1 miliardo e 500 milioni di euro deliberato dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI) a favore del Mose.

PETIZIONE POPOLARE - Nel corso del 2005 una petizione popolare promossa dall'Assemblea Permanente NOMOSE ha raccolto 12.154 firme. La petizione è stata consegnata a tutti gli enti ed istituzioni Nazionali (dalle Municipalità al Parlamento) ed è stata presentata anche al Parlamento Europeo e alla Commissione Petizione del Parlamento Europeo che ha aperto un fascicolo che è rimasto aperto fino a dicembre 2014; alla Commissione Petizioni in questi anni sono stati inviati più volte una notevole quantità di memorie, documenti e studi a sostegno della petizione popolare e contro il Progetto Mose.

La Commissione Europea ha dimostrato in questi anni di voler credere ciecamente alle rassicurazioni ed impegni del Governo Italiano e ai vari rapporti annuali consegnati relativamente alle cosiddette Compensazioni Ambientali e Monitoraggi;

La Commissione Europea non ha voluto prendere in considerazione gli studi e le dichiarazioni di diversi esperti indipendenti che criticano il Sistema MOSE in diversi punti e non hanno mai voluto fare delle approfondite verifiche

La Commissione Europea non ha voluto approfondire o riaprire il caso MOSE neanche dopo che nel 2013 e 2014, a fronte delle indagini della Magistratura Italiana, è esploso il "Caso MOSE - Consorzio Venezia Nuova" con gli sviluppi che hanno portato all'incriminazione, arresto e a pesantissime sanzioni economiche politici, funzionari e tecnici di tutti i livelli istituzionali (Ministri e Ministeri, Presidenti Assessori funzionari della Regione Veneto, Presidenti della Provincia e assessori, Sindaci, Presidenti del Magistrato alle Acque di Venezia, e non da ultimo anche qualche parlamentare europeo) i vertici del Consorzio Venezia Nuova, che ora è stato commissariato, imprenditori, colonnelli della Guardia di Finanza, Servizi Segreti.

Queste indagini hanno accertato che il Sistema MOSE era voluto, approvato e gestito da una vera e propria struttura illegale ramificata a tutti i livelli.

ESPOSTI e DENUNCE

Nel corso di questi anni molte sono state le Denunce e gli Esposti che l'Assemblea Permanente NOMOSE, AmbienteVenezia ed altre associazioni hanno presentato alla Procura della Repubblica e Alla Corte dei Conti.

A dicembre del 2006 viene pubblicato e diffuso a livello cittadino un dossier di sei pagine dell'Assemblea Permanente NOMOSE intitolato "LE MANI SULLA CITTA'- Appunti per un libro bianco sul Consorzio Venezia Nuova", in questo libro bianco veniva descritta la struttura del CVN e la rete di connivenze politiche ed istituzionali di un vero e proprio partito trasversale degli affari che aveva le mani sulla città e sulla laguna di Venezia. C'erano già tutti gli elementi che avrebbero permesso alla Magistratura veneziana di aprire sei anni prima l'indagine sul MOSE -CVN, ma a quei tempi la Magistratura era impegnata e perseguire e colpire solo gli attivisti NOMOSE per le manifestazioni ed occupazioni.

Dal 2008 al 2014 sono stati presentati da AmbienteVenezia e NOMOSE cinque esposti denuncia alla Corte Dei Conti e tre esposti denuncia alla Procura della Repubblica di Venezia

A novembre del 2013 AmbienteVenezia ha consegnato un dossier alla Commissione Ambiente del Senato nel corso di un'audizione che si è tenuta a Venezia.

INIZIATIVE PUBBLICHE e MANIFESTAZIONI

Dalla fine degli anni '90 ad oggi moltissime sono state le iniziative e manifestazioni organizzate e promosse contro il MOSE dalle associazioni e comitati cittadini riunite all'interno di alcuni sigle: dalla fine del 2002 al 2005 è attivo il Comitato Salvare Venezia con la Laguna.

Dal 2005 al 2010 è attiva l'Assemblea Premanente NOMOSE.

*Associazione AMBIENTEVENEZIA – per la tutela della laguna e dell'entroterra di Venezia
sede associazione S. Lorenzo – Castello 5056/i – piano terra Stanza A – Venezia
Codice fiscale 94064510277 - Iscritta all'albo delle associazioni del Comune di Venezia n° 2501*

Dal 2007 ad oggi è attiva l'Associazione AmbienteVenezia

Moltissimi sono: i dibattiti, assemblee cittadine, volantaggi, mostre multimediali itineranti, produzione di documenti e video.

Moltissime sono le manifestazioni che hanno attraversato la città.

Ci sono state anche alcune occupazioni delle aree di cantiere e anche l'occupazione della sede del Magistrato alle Acque, della Sala del Consiglio Comunale di Venezia e della sede del Consorzio Venezia Nuova.

Queste manifestazioni hanno coinvolto migliaia di cittadini. Rimandiamo alla lettura del **documento allegato n°1** che è un diario delle nostre iniziative e lotte.

Nel documento allegato n°2 una sintesi delle indagini della Magistratura sul MOSE - Consorzio Venezia Nuova:

Indagine per frode fiscale 2013 - relativa ad un sistema di creazione di false fatturazioni. Vengono arrestate altre 14 persone a seguito della scoperta di fondi neri.

Indagine per tangenti e finanziamenti illeciti 2014 - porta all'arresto di 35 persone tra imprenditori, manager, amministratori e politici coinvolti in un circolo di tangenti nell'ambito dei finanziamenti al progetto MOSE. I capi d'imputazione sono reati di natura finanziaria quali corruzione, concussione e finanziamento illecito.

Venezia 17 gennaio 2015

per l'Associazione AMBIENTEVENEZIA (ambiente.veneziah@libero.it)

Luciano Mazzolin (luciano.mazzolin@libero.it)

Stefano Micheletti (mikeste@iol.it)