

# **CGIL VENEZIA    CGIL VENETO    CGIL NAZIONALE**

Mercoledì 14 maggio 2003, a Venezia, il Presidente del Consiglio, On. Berlusconi, intende inaugurare, con la posa della prima pietra, il sistema MO.S.E. (Modello Sperimentale Elettromeccanico).

La CGIL ribadisce a questo proposito:

1. nel merito degli interventi, la CGIL è convinta che la salvaguardia della laguna e di una città speciale come Venezia non può essere ridotta ad un unico gigantesco intervento slegato dalla complessità di un ecosistema delicato e fragile; tra l'altro l'alto costo economico "ipotizzato" per la realizzazione dell'opera (8.000 miliardi di lire), senza calcolare i costi della manutenzione ordinaria e straordinaria, è equivalente a quanto si è mobilitato in termini finanziari in 20 anni di interventi diffusi per tutti gli aspetti della salvaguardia (manutenzione integrata urbana, scavo dei rii, consolidamento statico degli edifici, innalzamento della pavimentazione ecc.);
2. inoltre nello specifico l'assenza di un progetto esecutivo in grado di dimostrare compiutamente l'efficienza e l'efficacia dell'opera a rispondere al gravissimo problema delle acque alte in continua crescita dovute come tutti sanno per fenomeni naturali e climatici, compromette la possibilità di una valutazione corretta e oggettiva. L'accelerazione dell'iter burocratico per l'attuazione delle opere complementari (lunate alle bocche di porto, conca di navigazione, rialzo di parte del fondale a Malamocco) che sono quelle che in verità si vogliono "celebrare" domani, non solo ha scavalcato le corrette procedure di valutazione di impatto ambientale, con rischi di contenzioso con le istituzioni locali, ma non risponde alle numerose richieste di interventi a carattere dissipativo della marea entrante i cui effetti devono essere verificati prima di procedere alla realizzazione di un'opera con un alto e forte impatto ambientale;
3. un grande interrogativo riguarda gli effetti della realizzazione del sistema MO.S.E. sulla struttura economica dei Comuni della gronda lagunare, in particolare dell'attività portuale di Venezia e Chioggia e dell'insieme delle altre attività produttive. Sono completamente condivisibili le forti preoccupazioni di chi vede sia nell'attuale proposta dimensionale della conca di navigazione e sia nel frequente utilizzo delle paratoie mobili (nel 2002 si sono verificati numerosi casi di alte maree superiori ai 110 cm che potranno impegnare le dighe mobili) una grave compromissione del traffico marittimo e quindi una conseguente caduta dell'economia portuale e dell'indotto. La valorizzazione in questi anni del Porto (a Venezia: 18.000 occupati, 10.000 a transiti nave, 2.500 miliardi di fatturato, 1.200 miliardi per tasse doganali) e le ipotesi ventilate di farne volano di un nuovo sviluppo dell'area produttiva di Marghera, ne riceverebbero un colpo drammatico;
4. in questo quadro vanno gestite con maggiore coerenza e credibilità le condizioni poste dalle diverse Amministrazioni Comunali, a partire dalle 11 prescrizioni del Comune di Venezia, che sono state approvate come precondizioni alla realizzazione del sistema MO.S.E. Il recepimento "formalistico" da parte del Comitato lascia aperta tutta la necessaria verifica sulle implicanze di molte di queste condizioni che nell'insieme rispondono meglio all'obiettivo fondamentale di manutenzione della Città (i rialzi della pavimentazione con la priorità di piazza San Marco, il riequilibrio e recupero idraulico e ambientale della Laguna, disinquinamento del bacino scolante) e la necessità di rendere vincolante l'accoglimento delle precondizioni. Pertanto per evitare fuorvianti interpretazioni ci sembra necessario correggere e chiarire il dispositivo della delibera.

5. senza questi chiarimenti si è in presenza anche in questo caso di un'operazione mediatica e propagandistica che non affronta i problemi reali e nasconde, con i fuochi d'artificio le molteplici contraddizioni ancora presenti nella realizzazione del MO.S.E.; il Paese e Venezia non hanno bisogno di "venditori di miracoli" ma di una capacità progettuale vera nel raggiungimento di obiettivi certi e credibili;

La CGIL è comunque chiamata per sua competenza e funzione a svolgere un ruolo di verifica, controllo, contrattazione per le implicanze sul fattore lavoro proprio perché già oggi la gestione di numerosi cantieri presenti in laguna si avvale di modalità di appalti e subappalti che rendono incerte e compromesse le garanzie, le tutele e le condizioni dei lavoratori coinvolti. Rimane una nostra forte perplessità sull'affidamento ad un concessionario unico delle esecuzioni di tutte le opere, che dovrebbero essere regolarmente appaltate con procedure trasparenti.

C'è il rischio di un forte e lacerante impatto socio-economico, che non può essere affrontato dalle istituzioni e dal concessionario unico al di fuori di trasparenti e corrette relazioni sindacali, per definire un serio e credibile patto di legalità e di trasparenza.

Venezia, 13 maggio 2003.

CGIL Venezia – CGIL Veneto – CGIL Nazionale