

19 gennaio 2015

## **Le primarie per finta che Venezia non merita**

di Francesco Giavazzi

Le primarie del Partito democratico per il sindaco di Venezia sono la dimostrazione che in Italia il consenso politico continua a poter essere acquistato. Con la differenza che ora comprarlo costa non più di qualche spicciolo: quanto necessario per organizzare poche migliaia di cittadini e spedirli a votare alle primarie del Pd.

Decapitate dall'inchiesta sul Mose, le imprese che negli scorsi vent'anni, grazie a leggi ad hoc, hanno sottratto ai contribuenti 2,3 miliardi di euro (cifra documentata in *Corruzione a norma di legge*, Rizzoli 2015) sono rapidamente risorte e stanno per vincere di nuovo.

La politica sembra non aver capito nulla. O meglio: io spero che non abbia capito nulla perché la drammatica alternativa è che ancora una volta essa sia connivente, come lo fu in passato quando approvò le leggi che hanno consentito che il Mose si trasformasse in un «furto legale» ai danni dei contribuenti.

Mentre Matteo Renzi commissariava i lavori in Laguna, le imprese che da quei lavori hanno lucrato i 2,3 miliardi si sono già spostate su un'altra partita: il grande porto offshore che vogliono costruire con denaro pubblico in mezzo all'Adriatico. Costo previsto, poco più di 2 miliardi di euro. Per realizzare quell'inutile ma ricchissimo progetto serve una politica debole e un sindaco che non si opponga agli interessi delle imprese in campo. Un sindaco che nei fatti non impedisca il sacco di Venezia. Abilmente gestite, le primarie di Venezia ci daranno quel sindaco. Un giornalista veneziano, Nicola Pellicani, persona certamente perbene, ma che non si è mai espresso pubblicamente contro le imprese del malaffare e del quale non si conosce il progetto per la città. Pellicani è fortemente sostenuto da Massimo Cacciari che ha governato Venezia per 15 dei vent'anni in cui il Consorzio Venezia Nuova, gestendo i lavori del Mose, ha saccheggiato la città. Poiché nelle primarie di coalizione Pellicani dovrà sfidare un avversario forte, il senatore del Pd Felice Casson, avrà bisogno di molti appoggi: quelli che le imprese del Mose certamente gli offriranno consentendogli di battere Casson. Ma procediamo con ordine. La strategia con cui alcune imprese riescono a trasformare le opere pubbliche in rendite straordinarie è sempre la stessa. Prima si rinviano le decisioni e si lascia che monti un problema drammatico. Le grandi navi che mettono a rischio la basilica di San Marco, o l'Expo, i cui lavori non cominciano nel 2008, quando fu scelta Milano, ma 5 anni dopo, quando ne mancano meno di 3 all'apertura della manifestazione. Problemi noti da anni, ma lasciati macerare, così che, di fronte all'emergenza, la politica si trovi costretta a decidere letteralmente in poche ore.

A quel punto le sole opzioni concretamente disponibili sono quelle abilmente preparate da alcuni. Ma per poterle realizzare c'è bisogno di modificare qualche norma. E la politica, presa per la gola, non ha alternative. Così si creano le rendite straordinarie di

cui si appropriano legalmente i costruttori delle grandi opere. (Poi ci sono anche gli stupidi che rubano, e che, come si è visto nella vicenda del Mose, sono rapidamente scaricati da chi è impegnato nel gioco vero). Così è accaduto che le certificazioni antimafia siano state sospese per gli appalti dell'Expo perché bisognava far presto (poi fortunatamente è arrivata l'Autorità anticorruzione di Raffaele Cantone a riportare la legge). Così è accaduto nella vicenda del Mose: dopo l'alluvione del 1966 si lasciano trascorrere 40 anni e infine, nel 2006, la politica si trova a dover decidere in poche ore. Sul tavolo del governo di Romano Prodi c'è il progetto del Consorzio Venezia Nuova, preparato da anni e corredato dalle valutazioni di una messe di esperti internazionali, tutti scelti dal Consorzio. Un progetto che nessuno ha mai discusso seriamente. L'alternativa sono le soluzioni radicalmente alternative al Mose portate dal sindaco Cacciari. Che fa Prodi? Zittisce il ministro dell'ambiente che strillava ed agitava il giudizio negativo della Commissione di valutazione sull'impatto ambientale del Mose e dà il via libera al progetto del Consorzio.

Così sta accadendo per il porto off-shore che si vuol costruire nel mezzo dell'Adriatico. La tecnica in questo caso è sfruttare strategicamente il clamore internazionale prodotto dalle foto delle grandi navi che transitano davanti a San Marco. Il decreto Clini-Passera che sospendeva quei passaggi fu approvato dal governo Monti due anni fa. Poi fu sospeso, perché ci fosse il tempo di studiare soluzioni alternative. Poteva essere un'occasione per riflettere sulla riorganizzazione dei porti dell'Alto Adriatico, magari concentrando le navi commerciali a Trieste e spostando le navi da crociera a Marghera, dove potrebbero arrivare già domani usando il canale percorso dalle petroliere. Ma non a caso per due anni non si fa nulla. Intanto la pressione internazionale cresce: sul tavolo c'è una sola soluzione, proposta dal presidente del porto di Venezia, Paolo Costa. Richiede lo scavo di un nuovo canale che porti le navi in città aggirando il bacino di San Marco. È palese che questa è solo una pezza tappabuchi: navi sempre più grandi arriveranno comunque nel centro della città storica, una situazione alla lunga insostenibile. Ma è proprio questo quel che vogliono Costa e i costruttori. Creare una situazione insostenibile cosicché si sia «costretti» a decidere la costruzione del porto nel mezzo dell'Adriatico, un altro ricco lavoro decennale per le imprese del Mose. Dopo quanto accaduto, Venezia deve fermarsi e riflettere sul suo futuro: vuole diventare Disneyland, o rimanere una città? E in questo caso con quali attività produttive? Sono scelte che richiedono una politica forte e decisa, soprattutto nei confronti dei «padroni della città», interessati al suo futuro solo per le rendite che essa garantisce. È un vero peccato che la politica sembri non capirlo.