



**GIORGIO BARBIERI
FRANCESCO GIAVAZZI**



***SALVARE* VENEZIA**

IL MOSE

**50 ANNI DI RITARDI E SPRECHI
UNA LEZIONE PER L'ITALIA
CHE VUOLE RIPARTIRE**

BUR
Rizzoli

Giorgio Barbieri
Francesco Giavazzi

Salvare Venezia

Il MoSE
50 anni di ritardi e sprechi
una lezione per l'Italia
che vuole ripartire



Pubblicato per



da Mondadori Libri S.p.A.
Proprietà letteraria riservata

ISBN 978-88-17-14843-6

Prima edizione Rizzoli: luglio 2014
Prima edizione BUR Futuropassato: settembre 2020

Realizzazione editoriale: Studio editoriale Littera, Rescaldina (MI)

Seguici su:

www.rizzolilibri.it

 [/RizzoliLibri](https://www.facebook.com/RizzoliLibri)

 [@BUR_Rizzoli](https://twitter.com/BUR_Rizzoli)

 [@rizzolilibri](https://www.instagram.com/rizzolilibri)

Salvare Venezia

Premessa

In soli cinque anni, fra il 1995 e il 2000, danesi e svedesi hanno costruito il ponte di Öresund: 3 miliardi di dollari d'investimento per collegare Copenaghen a Malmö con un ponte di 16 chilometri, uno dei più lunghi al mondo, di cui 4 di tunnel sottomarino. Oltre a essere uno dei maggiori progetti infrastrutturali nella storia europea, misura quasi quattro volte lo Stretto di Messina, è un capolavoro di architettura e ingegneria, studiato e ammirato in ogni parte del mondo. Un'opera di cui tutti, in Svezia e in Danimarca, sono giustamente orgogliosi.

In Italia le cose vanno diversamente.

Nel 1966 Venezia è stata colpita da una delle più spaventose alluvioni degli ultimi secoli. Dieci anni dopo un gruppo di studiosi ha proposto di proteggerla dalle acque alte eccezionali con un sistema di dighe mobili installate alle bocche di porto delle isole che separano la laguna dal Mar Adriatico (il MoSE, Modulo Sperimentale Elettromeccanico). Nel 1986, è quindi trascorso un altro decennio, il presidente del Consiglio Bettino Craxi annuncia da Palazzo Ducale che i lavori per la salvaguardia della città sarebbero inderogabilmente terminati en-

tro il 1995. Ci vorranno altri diciassette anni prima che partano i cantieri.

Ne trascorrono ancora undici – intanto sono passati quasi cinquant'anni dall'alluvione del 1966 – e nel 2014 l'opera sembra essere arrivata in porto. Sembra, perché il 4 giugno di quell'anno uno tsunami giudiziario decapita il Consorzio Venezia Nuova (Cvn), il gruppo di imprese alle quali trent'anni prima una legge speciale aveva affidato, senza che fosse stata esperita un'asta pubblica, i lavori di costruzione del MoSE e di salvaguardia della laguna. Le indagini dei magistrati veneziani ipotizzano quanto in molti avevano intuito da tempo. I tentacoli del Consorzio Venezia Nuova si erano estesi ovunque: a Venezia, nella Regione Veneto e nei ministeri a Roma. Non per accelerare le procedure e portare a termine l'opera nei tempi previsti, ma per garantire la propria sopravvivenza. Nel giugno del 2014 vengono messi agli arresti domiciliari l'assessore regionale ai Trasporti del Veneto, Renato Chisso, un ex generale della Guardia di Finanza, Emilio Spaziente, un magistrato della Corte dei Conti, Vittorio Giuseppone, e due ex presidenti del Magistrato alle Acque, Patrizio Cuccioletta e Maria Giovanna Piva. Ai domiciliari anche il sindaco di Venezia, Giorgio Orsoni e, dopo l'autorizzazione del Parlamento, l'ex presidente della Regione Veneto, e allora deputato, Giancarlo Galan. Dal quel 4 giugno sono trascorsi sei anni e le vicende giudiziarie degli indagati hanno avuto esiti diversi: li riassumiamo in un'appendice posta alla fine del libro.

Per effetto dell'indagine la costruzione del MoSE rallenta. Intanto alla guida del Consorzio si succedono quat-

tro commissari e, dopo l'alluvione del novembre 2019, un supercommissario, tutti nominati dal governo. Ma l'opera non accelera. Ora il Cvn prevede di consegnarla a fine 2021. Nessuno più ci crede: in trentacinque anni troppe scadenze sono state annunciate e mai rispettate.

Il 10 luglio 2020 è stata effettuata la prima prova di chiusura della laguna, con il sollevamento contemporaneo di tutte le paratoie del MoSE, una dimostrazione di ciò che dovrà accadere per fermare la marea quando l'opera sarà in funzione. Ma quel limpido giorno d'estate, con cielo azzurro e mare piatto, le condizioni erano molto diverse da quelle che verosimilmente ci saranno quando il MoSE dovrà essere azionato. La notte fra il 12 e il 13 novembre 2019, quando l'acqua alta ha toccato un livello mai raggiunto dal 1966, convergevano su Venezia un forte scirocco in risalita dall'Adriatico e un vento da nord-est. Il vento quella notte soffiava a 70-90 chilometri orari con raffiche fino a 120 (valore registrato dalla Piat-taforma oceanografica Acqua Alta del Cnr), agitando le acque della laguna e facendo registrare in mare aperto onde prossime ai 5 metri d'altezza. È evidente che la prova del 10 luglio sia stata solo una *photo opportunity* per il presidente del Consiglio.

A fronte della previsione di spesa del 1988, quando è stato provato il prototipo, di non più di 2 miliardi (cifra espressa in euro attuali), poi salita a 2,8 nei successivi nove anni, il MoSE ha già assorbito 6,4 miliardi di euro (i numeri sono riassunti nella tabella alla fine del capitolo 6). A questi ne andranno aggiunti (secondo l'ultima stima del ministero delle Infrastrutture) altri 5 per

la gestione e manutenzione ordinaria nell'arco della vita presunta dell'opera: 100 milioni di euro l'anno per cinquant'anni.

Come è potuto accadere in un Paese i cui ingegneri e le cui imprese hanno realizzato alcune delle più straordinarie infrastrutture al mondo? Aldo Moro inaugurò l'Autostrada del Sole nell'ottobre del 1964. Per costruire 759,6 chilometri di un'autostrada a quattro corsie con viadotti e gallerie erano stati impiegati otto anni con un costo (in euro di oggi) di circa 4 miliardi, poco più della metà del MoSE.

Il MoSE è un esempio emblematico di come in Italia la realizzazione di un'opera pubblica, a partire dal progetto e dall'appalto, inneschi un meccanismo di tempi infiniti, mancanza di controlli, costi che lievitano proporzionalmente al diffondersi della corruzione. La nostra stima è che i maggiori costi, dovuti al «peccato originale» di aver affidato i lavori in monopolio, superino a oggi i 2 miliardi di euro (sempre ai prezzi del 2020). Come contro-esempio si cita spesso il ponte Morandi, ma fra le due opere c'è una differenza cruciale: la scadenza. Osservava Gianni De Michelis, veneziano e ministro degli Esteri fra il 1989 e il 1992: «Il segreto di un'opera sta nella scadenza. Solo se ci diamo una scadenza ci saranno risultati concreti». Il ponte Morandi non poteva ritardare, pena il blocco di un'intera regione. Per il MoSE, invece, pare valere quanto ripete provocatoriamente ai veneziani l'ex sindaco Massimo Cacciari: «Che problema c'è? Indossate gli stivali».

Il 5 agosto 1990 Beniamino Andreatta, il grande po-

litico della Prima Repubblica, precedendo di un paio d'anni le inchieste di Antonio Di Pietro, notava con straordinaria lungimiranza in un'intervista a «Repubblica»: «I partiti o i politici che si stracciano le vesti e si scagliano contro i tagli alla spesa pubblica si preoccupano solo delle loro tangenti». Un'affermazione dal significato chiarissimo: i soldi pubblici servono soprattutto a finanziare la politica (e i funzionari pubblici che dovrebbero vigilare sull'uso del denaro dei cittadini). Dunque, maggiori sono i costi di un'opera, più lunghi i tempi di realizzazione, maggiore il guadagno per politica e funzionari corrotti.

Non stupisce, quindi, che il MoSE sia un'opera voluta più dalle imprese cui è stato concesso di costruirla in condizioni di monopolio e dai politici e funzionari pubblici che ne traggono grande e illecito beneficio, che dai cittadini veneziani per la cui protezione essa è stata progettata e costruita. Per fare in modo che questo meccanismo regga sono state violate norme del codice penale (di questo continuano a occuparsi i magistrati), ma soprattutto sono state corrotte le leggi, formalmente per accelerare la realizzazione delle opere, in realtà per arricchire imprese e politica. Decine di ricorsi, in Italia e in Europa, sono stati tutti sempre respinti grazie a regole costruite ad arte da un sistema di potere trasversale. Almeno fosse servito per realizzare l'opera!

Nella notte fra 12 e il 13 novembre 2019, come abbiamo già ricordato, una marea straordinaria, la più grande dopo quella del 1966, ha inondato Venezia. Forse non sarebbe accaduto se il MoSE fosse stato in funzione: ne