

◆ «Presenterò il piano di fattibilità per la sublaguna da Tessera all'Arsenale passando per Murano. Così entro il 2001 saremo sistemati e competitivi»

◆ «Un anno di drammi, dal caso-Fenice al Mose ma la città non è né morta né moribonda. E basta con i piagnistei contro l'industria turistica»



L'INTERVISTA ■ MASSIMO CACCIARI

«Per Venezia ora sogno il metrò subacqueo»

DALL'INVIATO
MICHELE SARTORI

VENEZIA Gli è andata dritta una, nel primo anno della giunta-bis? Nessuna. Una maledizione: interrotta la ricostruzione della Fenice dai ricorsi delle ditte escluse, quasi chiuso il Petrolchimico dalla magistratura; addio ai cantieri nell'Arsenale; il Cavallino che galoppa via; il tormentone sul Mose.

Il sindaco Massimo Cacciari deve raschiare il fondo dell'ottimismo per tirare questo bilancio: «Abbiamo recuperato situazioni drammatiche». Però annuncia una nuova, imprevedibile iniziativa per Venezia: «Faremo la metropolitana subacquea».

Sindaco: un anno in trincea.
«Un anno con elementi drammatici. Il blocco della ricostruzione della Fenice è stato un trauma, uno choc, una cosa inaudita che solo in Italia poteva accadere: per una volta un'opera importante era partita a tempi di record, e non è stata fermata per mazzette, truffe, illegalità... Però abbiamo trovato il modo per risollevarci: fra poco il cantiere riapre. Lo stesso vale per il Petrolchimico. Era a un passo dalla chiusura, c'erano posizioni opposte anche tra le forze politiche e sociali. Eppure in questo clima siamo riusciti a far passare un accordo per investire migliaia di miliardi nelle bonifiche degli impianti e delle aree dismesse. Qualcuno poteva immaginarselo, all'inizio del 1998? Eh sì, siamo ripartendo».

Appunto. È stata una guerra difensiva.
«Lo dite voi giornalisti. Poi ci sono le cose importanti. L'andamento degli investimenti. Vogliamo darci un'occhiata ogni tanto a queste cosette, almeno per non rincoglionirsi sul Mose-si, Mose-no?».

Diamogliela...
«I lavori pubblici aggiudicati sono progressivamente cresciuti dai 43 miliardi del 1994 ai circa 300 del 1998. Chiunque faccia due passi per Venezia, vede dove sono finiti. I rii scavati, i Pip, le Conterie, gli edifici in ristrutturazione... Il trend della giunta precedente alla nostra era sei volte inferiore, a valori attuali. Siamo il comune italiano che spende di più per i servizi sociali: 60 miliardi all'anno. L'unico grande comune con l'ici sulla prima casa al quattro per mille».

Un miracolo.
«No: è che abbiamo aziendalizzato l'intera gestione delle realizza-



Marco Marcotulli/Sintesi

La popolazione diminuisce ma il problema non sono le case. È che non si vive senza le auto...

zioni. Il comune investe, le aziende fanno: EdilVenezia, la Arti per le manutenzioni, Insula per la difesa dalle acque alte».

Come definirebbe Venezia, oggi come oggi?
«Né morta, né moribonda, né nelle nebbie. Abbiamo il terzo aeroporto d'Italia, il primo porto crocieristico, il terzo porto merci, il secondo cen-

tro cantieristico, la zona industriale con il più importante polo chimico. E siamo la terza industria turistica d'Italia».

Non che sia molto amato, a Venezia, il turismo.

«Ma cessiamola, con questo piagnisteo! Il turismo è un'industria. Che differenza c'è tra comprar la miera e trasformarla in Volkswagen e comprar bistecche e trasformarle in pranzi? Il turismo ha lo stesso meccanismo della Fiat o di Benetton. Comprò una casa per dieci milioni, la trasformo in albergo, la rivendo a cento: valore aggiunto! Cosa dicono i pochi economisti che ragionano? Che le industrie del futuro investiranno in formazione, assistenza specializzata, conoscenza e turismo. Ma si capisce cosa crea, il turismo? Per chi lavora, la Fincantieri? Per chi lavora, il porto? Questa è la città».

Non era lei che cinque anni fa lamentava la monocultura turistica di Venezia?
«È chiaro che c'è un problema. È

chiaro che un certo fronte artigianale va tenuto. Ma il turismo è una formidabile risorsa. Bisognerà semmai organizzarla meglio, più innovativa, più aggressiva. Poi, c'è una serie di nodi irrisolti. C'è il traffico attorno a Mestre. L'accessibilità al centro storico, la mobilità interna. Io, devo dire, non sono contrario ad una sublaguna».

Una metropolitana subacquea?
«Esatto: da Tessera, in terraferma, all'Arsenale, passando per Murano. E del tutto ragionevole. Io proporrò un piano di fattibilità».

Non era un progetto affossato della vecchia giunta Dc?
«Se Venezia fosse ancora austriaca, oggi avrebbe le auto in piazza San Marco. Non è questo che vogliamo, no? Ma se si tratta di affrontare singoli punti di accesso,

con intelligenza, perché no? Continuiamo così, ed io credo che entro il 2001 avremo una Venezia sistemata, e assolutamente competitiva».

Intanto, c'è qualche segnale di inversione di tendenza? Che so, la popolazione che non cala...

«La popolazione... No. Francamente no. Attrarre residenti è nuotare controcorrente peggio dei salmoni. La gente è auto-dipendente al 99 per cento».

Non è questione di case?
«Macché. Questo è un altro di quei problemi risolti che a voi giornalisti non interessano. Ma vi siete accorti che a Venezia non c'è più l'emergenza case? Che abbiamo realizzato più di mille alloggi? Che gli sfrattati sono tutti sistemati? I "poveri", almeno. E se avessi-

mo gli strumenti, potremmo tutelare anche i ceti medio-alti. Ma sapete che c'è addirittura chi, sfrattato a Mestre, rifiuta la casa che gli offriamo a Venezia, tanto che abbiamo dovuto fare una delibera apposita per cancellare costoro dalle graduatorie?».

Perché rifiutano Venezia?

«La macchina, caro mio. Non hanno più l'auto sottocasa. E poi la vita, che a Venezia è più cara del 50% rispetto alla terraferma. Lo vedo perfino io».

Non dica che lei fa la spesa...

«Io...? L'avrò fatta tre volte in vi-

ta mia. Dovrei spendere centinaia di migliaia di lire per far marcire la roba in frigo? O comprare venticinque grammi di formaggio, che di più non ne mangio? Ridicolo. Meglio una pizza. Però passo per i mercati. Osservo».

Come lo trova, il ceto veneziano?
«Lagnoso. Piagnucoloso. Rivedicativo. La cultura delle partecipazioni statali è passata come un treno. Dopo Cini, non c'è più stata classe dirigente vera. Ricostruirla è fatica. Altrove sono ripartiti alla grande. Padova, Treviso... Venezia ha le chance, ma per coglierle bisognerebbe piangersi meno addosso».

E se a coglierle venissero da fuori?

«Magari! Una volta, calavano Attila, gli Unni, i Longobardi, e iniettavano sangue nuovo, la società cambiava, l'Italia ringiovaniva. È passata quell'epoca. L'effetto dell'imperialismo colonialista è stato abbruttire i futuri invasori. In chi dovremmo sperare? Chi compare oggi ai confini dell'Occidente mi pare ancor peggio di noi. Hanno le nostre idee, le nostre malattie, sono infatti, spappolati. Amen».

Proprio nessun segno di vitalità emergente? Di un nuovo Nono, un nuovo Vedova, un nuovo Cacciari?

«Io non ne conosco. Però... L'altro giorno all'Accademia c'era un incontro tra Zanotto, Luzi e Vedova: e centinaia di giovani. Vuoi che tra quei giovani non ci sia il futuro Zanotto?».

to? È che questa è una società bloccata, vale solo la gerontocrazia. Ad Architettura io e Marino Folini siamo ancora "i giovani": da trent'anni! Però se parlo di Maria e degli angeli, i ragazzi si ammucchiano a strati. In questo mondo c'è ancora qualcuno con la voglia di scavare, di vedere, di scoprire, di favorirli?».

Perché non lo fa lei?
«Perché se finanzia i giovani voi giornalisti non lo scrivete, e fate invece il titolo: "Quest'anno niente fondi per la regata". Non venefreghebbennulla!».

Strano condizionamento...
«Ma il problema è che voi siete i perfetti rappresentanti del senso comune. Io credo che abbiamo risorse enormi sottoterra. Scavate! Cercate! Se fossi un giovane, credo che sarei seriamente incalzato. Gli unici con cui mi diverto a lavorare, ormai, sono i Centri sociali. Ci vorrebbe un nuovo Sessantotto...».

Ma al treno sottomarino Verdi e Pds hanno sempre detto di no

VENEZIA Di «subacqueo» ne sono affogate tante, a Venezia. Nel 1955, per cominciare, il progetto-Miozzi prefigurava una vera e propria autostrada da Mestre al Lido, parte sott'acqua, parte sopraelevata. Negli anni Sessanta furono proposte tre diverse metropolitane, alcune sopraelevate e tangenziali al centro storico, una tutta sotto il Canal Grande. Altri tre studi simili si accavallavano negli anni Ottanta.

Il tentativo più recente risale al 1992, quando la giunta Dc-Psi, guidata dal sindaco Ugo Bergamo, lanciò confusamente un mega-progetto che coincide, in parte, con il percorso indicato da Massimo Cacciari: una metropolitana subacquea ad anello, ventiquattro chilometri in tutto, dalla stazione di S. Lucia al Lido, sotto il canale della Giudecca, e dall'aeroporto di Tessera a Murano-Arsenale-Lido, passando sotto la laguna e, in parte, sotto il centro storico.

Il tunnel, del diametro di nove metri ciascuno, dovevano essere interrati dieci metri sotto il fondale. Dentro, avrebbero dovuto scorrervi trenini automatizzati su gomma del sistema Val della Fiat-Matra. Costi stimati, allora: 2.500 miliardi soltanto per realizzare il primo tratto stazione-Lido.

In un paio di mesi naufragò anche questo progetto, appena cioè Lorenzo Necci, allora commissario straordinario delle Ferrovie dello Stato, negò la disponibilità di alcuni spazi necessari.

Ma già - in una città che aveva da poco bocciato l'Expo - si era levata una feroce opposizione ad un'opera di fronte alla quale, scriveva Enzo Biagi, «si ha qualche titubanza a credere nell'intelligenza umana».

Gli eurodeputati Cesare De Piccoli, Pds, ed Alex Langer, Verdi, avevano raccolto a Strasburgo cento firme di colleghi

contrari ad un metrò «assolutamente incompatibile» con la laguna.

Molti tecnici avevano messo in rilievo difficoltà insormontabili: i fondali della laguna sono variabilissimi e poco studiati, la pressione esercitata dalle maree è immane, infine parte del tracciato correva su zone archeologiche tutte da esplorare.

Dei protagonisti dell'opposizione di allora, molti sono oggi in posizioni chiave. Michele Vianello, segretario del Pds che definiva «assurdo» il progetto, adesso è vice di Massimo Cacciari. Roberto D'Agostino è l'attuale assessore all'urbanistica. Maria Rosa Vittadini presiede la commissione Via del ministero per l'ambiente: e ha già bocciato il Mose...

M.S.

G A R E • B I L A N C I • A S T E • A P P A L T I

LA LEGGE È UGUALE PER TUTTI.

(SU L'UNITÀ PERÒ COSTA MENO)

Se la pubblicità è un obbligo per legge, il risparmio è un diritto. Con l'Unità potete acquistare spazi per gare, bilanci, aste ed appalti (legge n.° 67/87 e D.L. n.° 402 del 20/10/98) ad un prezzo decisamente promozionale, certi di essere letti dalle persone che contano. Il prestigio di una grande visibilità alla portata di tutti gli Enti e Ministeri.

Per informazioni e preventivi telefonare allo 06 • 69996414

Quotidiano di politica, economia e cultura
l'Unità

