

TAV: CACCIARI A MATTEOLI, NESSUNA REGIA OCCULTA. INTERVISTA DEL SINDACO DI VENEZIA A AFFARITALIANI.IT

(ANSA) - VENEZIA, 1 DIC - "Nessuna regia occulta, questa è solo dietrologia". E' la risposta del Sindaco di Venezia Massimo Cacciari, intervistato dal quotidiano online Affaritaliani.it, al ministro dell'ambiente Altero Matteoli che ha parlato di una "regia" dietro le proteste contro l'Alta velocità in Val di Susa. Per Cacciari, "la protesta anti-Tav rientra nei movimenti ambientalisti ed ecologisti radicali che in queste situazioni si sono sempre mobilitati. In tutte le società contemporanee - spiega il filosofo - si tratti della discarica, o di un impianto industriale o delle polemiche attinenti al traffico, si è maturata una sensibilità talmente acuta che talvolta sfocia in atteggiamenti estremistici. Diciamo che c'è un certo fondamentalismo ecologico che corre nelle società contemporanee, storicamente anche comprensibile, visti i disastri ambientali che un certo modello di sviluppo ha prodotto". Rispondendo a una domanda del giornalista su cosa condivida della protesta contro la linea Torino-Lione, Cacciari a detto "Dovrei saperne di più dal punto di vista tecnico, dovrei capire se il tracciato è stato scelto nel modo più opportuno, se vi sono effettivamente dei rischi connessi al percorso che è stato definito. Ma ad occhio e da lontano è evidente che l'Italia ha bisogno di una riorganizzazione radicale del trasporto su ferro. L'esigenza dell'alta velocità è assolutamente innegabile. Definita la necessità di un' opera - ha concluso il sindaco di Venezia - questa si può fare bene o male, ma su questo, ripeto, il giudizio è tecnico". (ANSA).

REPORTAGE

Palazzinari e finanziari all'assalto per i business di una città in lotta contro il declino

# L'ultimo sacco di Venezia

ALBERTO STATERA

**L'EVOLUZIONE** della specie si compie in Laguna. In principio fu la razza padana, il prode Chicco Gnutti, Telecom, la madre di

tutte le privatizzazioni, la pasticceria-cult Zilioli di Brescia, le Mille Miglia su auto d'epoca. Poi vennero i furbetti del quartierino, uno straordinario mix di caratteristi che, in-

cedendo da Nord Ovest a Nord Est, esondò su Padova con il tentativo di scalata all'Antonveneta, ma con baricentro romano.

# Palazzinari e finanziari all'assalto di Venezia

## *Dal Lido all'Arsenale, valzer di affari in Laguna*

**I**BACI in fronte al governatore della Banca d'Italia, le coccole telefoniche alla sua signora, l'impagabile Stefano Ricucci che in un consesso di avvocati parrucconi, tenero, esclamava: «Aho, ma che state a fa' i fro. col cu. degli altri?». Cioè il suo. Alfine, sempre più a Est, la compagnia di giri si evolve, si scompone, si ricompone con protagonisti vecchi e nuovi. Non sono più i tempi di Volpi e Cini, della Sade, quando in Borsa a Piazza Affari si diceva: «Aspettiamo di vedere cosa fanno a Venezia». Sono duecento anni che Venezia è in decadenza, ripeteva Bruno Visentini, uno degli ultimi grandi veneziani. E Cesare Merzagora annuiva dal suo appartamento al Gritti. La contessina Tiepolo, a chi le chiedeva da quanti anni abitasse a Venezia rispondeva: «Da mille anni». Ma in Laguna da qualche mese sono sbarcati tutti, ma proprio tutti.

Immobiliari, palazzinari, architetti, finanziari di primo e secondo pelo, speculatori, grandi gruppi, piccoli gruppi aggressivi e/o avventurosi.

Porta d'ingresso i monconi di base del nuovo ponte di Calatrava che giacciono da mesi e mesi a far patelle in attesa della geniale struttura di cui si son perse le tracce, o l'eterno suk del Tronchetto, il parcheggio d'ingresso i cui gestori quando non si suicidano falliscono. Vengono in tanti per far che? Per candidarsi al ruolo di mecenate invocato dal sindaco Massimo Cacciari, che non ha più una lira in cassa, vessato dai tagli di Berlusconi e Tremonti? Figurarsi. O per partecipare, piuttosto, all'ultimo presunto business che offre l'Italia in corsa verso la deindustrializzazione, che si chiama opere pubbliche, trasporti, restauri, ristrutturazioni, calcio, scommesse e turismo? Va chiesto, necessariamente, a Enrico Marchi, l'uomo che da Venezia pensava di essere ormai così forte da poter sfidare quelli che qui ancora chiamano i poteri forti e di diventare grande sulle spoglie di Cesare Romiti.

Nato a Conegliano, classe 1956, laurea alla Bocconi in Economia aziendale, giovane liberale con Giancarlo Galan, ex Publitalia e presidente della Regione Veneto e

con Niccolò Ghedini, ringhioso legale padovano di Berlusconi, quando si parlava di Benedetto Croce esclamava: «Balle, l'importante è essere anticomunisti».

Portato alla presidenza dell'aeroporto di Venezia, il terzo d'Italia per traffico, dal suo amico governatore al posto dell'ex vicesindaco comunista Gianni Pellicani, se ne compra un pezzo con la Finint, la finanziaria coneglianese di cui è titolare con il suo socio Andrea De Vido, che ha fatto soldi con la «securitisation», la cartolarizzazione dei crediti. Ufficio megagalattico sulla pista di Tessera, amicizia

inossidabile con l'amministratore delegato delle Generali Giovanni Perissinotto, potere forte, il ragazzo di Conegliano in gessato, dopo aver fatto posare un favoloso parquet nella nuova aerostazione veneziana, pensa che sia arrivato il momento di attaccare il «salotto buono».

La ricca provincia contro il vecchio establishment. E con i soldi della quotazione in Borsa della Save assalta la Gemina, pensando di sfilare ai Romiti gli Aeroporti di Roma perché — dice — «basta col Nordest che ha la pancia piena, ma preferisce lamentarsi piuttosto che mettersi in gioco». Mal gliene incolse. Romiti chiama a difesa i Benetton, con ormai interessi più che nelle maglie, oltre che nelle autostrade, negli aeroporti e nelle stazioni ferroviarie, i quali per questioni pregresse, per di più, non possono soffrire il coneglianese. Così adesso Marchi, non avendo i soldi e le alleanze per fare un'OPA, si trova sul groppone 160 milioni di euro, o giù di lì, di azioni Gemina, epigono di Ricucci con il «Corriere della Sera».

Romiti fa sarcasmo: «Trattative con Marchi? Sono nelle mani di Dio».

Cambia scena:

Sant'Angelo di Piove di Sacco, piatta, desolata campagna veneta sotto la neve, un incubo, una casa un capannone, una casa un capannone.

In una casa, con vicino il capannone dove si commercializzano scarpe Simod, all'ingresso una signorina risponde al telefono: «Qui

Alpi Eagles, dica».

Incede il titolare della compagnia aerea e del marchio di scarpe, oltre che presidente di Veneto Sviluppo, finanziaria regionale che fa maggioranza nella Save con Marchi, contro gli altri due azionisti pubblici, Comune e Provincia di Venezia. Spiccata somiglianza con Renato Pozzetto, maglione giallo canarino, Paolo Sinigaglia, che è anche azionista con l'8 per cento del «Gazzettino», conteso

tra Francesco Caltagirone e i Benetton, ed è stato sostenitore di Fiorani nella fallita scalata all'Antonveneta, al suo socio coneglianese che vuol diventare il padrone di Venezia non la manda a dire: «Tutte storie di pigmei veneti, diciamolo. Marchi che scala Gemina? Mai saputo niente, si è fatto tutto da solo. Un prevaricatore che vuol fare il finanziere con la Save, cioè con una società pubblica, non come me che mi guarda-

«scheo su scheo»». Furbetti della laguna? Il dente è avvelenato per l'Alpi Eagles, in difficoltà perché — dice il patron — tutte le sue tratte sono state «francobollate» (copyright Sinigaglia) da Volare.

Cos'è Volare? Una specie di piccola Parmalat dei cieli, con bilanci truccati che hanno portato a un crac da 500 milioni di euro e all'arresto di sei manager, tra cui Mauro Gambaro, già direttore di Interbanca, banca d'affari dell'Antonveneta creditrice e azionista della

compagnia aerea, partecipata dal Fondo Tricolore, società costituita con soldi di Ligresti e Generali e amministrata, guarda un po', dalla Finint di Marchi e De Vido.

Chissà se Perissinotto, azionista di Finint e per il quale Volare è stata solo uno sfortunato «cippino», è più tanto felice delle performance del suo amico coneglianese, poco incline all'austerità triestina e non molto ben visto da altri soci di Mediobanca.

Se le spoglie aeroportuali romitane sono un osso duro, quelle marittime sono già passate di mano. Il ruolo di Impregilo nella progettazione e nella realizzazione dell'odiato (da Cacciari e Verdi) Mose, le dighe alle bocche di porto contro l'acqua alta, è stato preso dalla Mantovani, impresa di riferimento del governatore Galan, il quale, noto bon vivant, in questi giorni è in Kenya, probabilmente con il suo portavoce Franco Miracco, ex collaboratore del «Manifesto», che non può riportarne la voce perché i suoi te-

lefonini tacciono sempre. Proprietario della Mantovani è Romeo Chiarotto, fedele dell'ex ministro della prima repubblica Carlo Bernini, arrestato a suo tempo nell'ambito dell'inchiesta sugli appalti di Autovie Venete, vicepresidente dell'Antonveneta nella breve gestione Fiorani e perciò membro autorevole del ramo veneto dei furbetti. Ma il vero mister Appalto si chiama Piergiorgio Baita, presidente della Mantovani. Anche lui arrestato, e poi assolto, ai tempi di Tangentopoli, ora si candida anche per costruire il nuovo palazzo del cinema al Lido, per il disinquinamento di Marghera e per qualunque altra opera veneziana. Ma non si può dire che non abbia concorrenti. A Ca' Faretto il sindaco filosofo, sempre più filosofo, subisce l'assedio quotidiano di Arrigo Poletti e Lo-

renzo Marinese, della Pio Guaraldi, che non solo si sono presi il Calcio Venezia, per il quale progettano il nuovo stadio, ma vogliono fare un centro direzionale e parcheggio intorno al povero Marchi, che invece vuole una nuova pista e non vuol pagare 130 milioni di euro per comprare i loro terreni. Poi c'è Francesco Caltagirone, questa volta Bellavista, che ha appena restaurato il Molino Stucky, appartamenti e mega-Hilton, e ora vuol fare un passaggio sotto il mare tra la Giudecca e le Zattere. Paga lui, 30 milioni. Laura Fincato, assessore all'ambiente, si chiede: «Perché?». Fa gola a tutti l'ex Arsenale, un'area im-

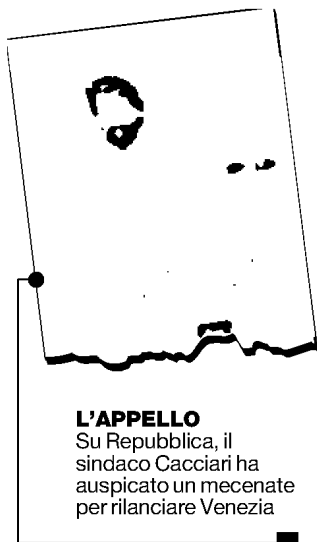
menza da cui l'ultimo bastimento prese il mare nel 1920. Ma la new entry più clamorosa nella scena lagunare, ormai affollata come piazza San Marco in una sera d'agosto, è quella di Giancarlo Elia Valori, ex presidente della società Autostrade liquidato un po' bruscamente dai Benetton, ora presidente della Torno dell'italo-argentino Carlos Bulgheroni. Avendo comprato la talpa per scavare la nuova linea della metropolitana di Milano, Giancarlo Elia vuole

mettere a frutto l'investimento e realizzare la Sublagunare, un tubone sottomarino del diametro di quattro metri che dovrebbe unire in 12 minuti Tessera all'Arsenale, con fermate intermedie a Murano e Fondamente Nuove. Costo 367 milioni di euro, di cui 190 a carico dello Stato.

Grande opera? Minuscola rispetto a quella che propone a Cacciari la Soles Spa, impresa forlivese del gruppo padovano Solfin. Il Mose? Macché. Meglio sollevare di due metri tutti i palazzi di Venezia, iniettando a pressione pali in ferro pieni di calcestruzzo sotto ogni edificio a o gruppi di edifici. Provare per credere.

## Fanno gola gli appalti per opere pubbliche, trasporti, restauri, turismo, ristrutturazioni

### In pista la Mantovani, la Pio Guaraldi, la Torno e Caltagirone Bellavista



**L'APPELLO**  
Su Repubblica, il sindaco Cacciari ha auspicato un mecenate per rilanciare Venezia

*“Ormai sono duecento anni che Venezia è in decadenza”*



Bruno Visentini

### l'aeroporto

Alla guida dell'Aeroporto di Venezia, Enrico Marchi ha tentato la conquista della Gemina e il controllo di Adr



### lo stadio

Arrigo Poletti, insieme a Lorenzo Marinese, con la Pio Guaraldi punta alla costruzione del nuovo stadio

### la biennale

Piergiorgio Baita, presidente della Mantovani, si è candidato alla costruzione del nuovo palazzo del cinema al Lido



**AMBIENTE** Lettera a Ciampi di un gruppo di esperti sulla sostenibilità in laguna. In Parlamento le 11.657 firme del Comitato No Mose a cui si affianca il vicesindaco

## Mobilità acquea e salvaguardia, appelli a Roma

Gli esperti di mobilità acquea scrivono una lettera al Capo dello Stato, affinché solleciti una legge che permetta di adeguare anche i motori marini alle norme che da tempo governano il settore degli automezzi. La lettera è stata firmata in occasione del convegno Mobilità Acquea sostenibile, che si è tenuto giovedì scorso nell'ambito di un'iniziativa Unesco-Roste.

«Le rivolgiamo un appello da Venezia - si legge nella lettera - unica città Ue per la quale, a causa di una normativa italiana obsoleta sulle omologazioni gas marine in particolare per Gpl e metano, non è possibile attualmente alcuna mobilità pubblica sostenibile. E' in questo contesto, signor Presidente, che ci siamo rivolti a lei, nella sua veste di garante della legalità costituzionale ed internazionale della legislazione».

Intanto, sono arrivate a Montecitorio le 11.657 firme di cittadini (più di uno ogni sei) che chiedono di sospendere i lavori del progetto Mose. A consegnarle sono stati i rappresentanti dell'assemblea No Mose, che chiede "singoli interventi mirati e meno costosi invece di un'opera faraonica irreversibile da 4.300 milioni di euro". Le associazioni presenti (Italia nostra,

Legambiente, Lipu, Medicina democratica, Sinistra ecologista, Vas Verde Ambiente e società, Wwf) hanno inviato formalmente il documento, oltre che al governo e ai gruppi politici di Montecitorio, anche al Parlamento europeo, al Comitato e agli enti locali competenti territorialmente. La proposta accompagnata dalla petizione è quella di "fare opere graduali sperimentali e reversibili per eliminare subito le acque alte e riqualificare la città". Le misure richieste sono diverse: ridurre la portata d'acqua in entrata alle tre bocche alzando i fondali e stringendo i canali; creare un'alternativa al passaggio delle grandi navi in bacino San Marco; portare il traffico petrolifero dalla laguna all'Adriatico con un sistema a boa galleggiante e aprire le valli da pesca al flusso delle maree. E ancora, scavare canali lagunari periferici impaludati e continuare la manutenzione urbana, con l'innalzamento per quanto possibile delle parti basse della città.

L'alt ai lavori del Mose, partiti l'estate scorsa, sarebbe necessario secondo l'assemblea anche per un contrasto con le norme sia italiane sia europee; perché il Mose introduce "un sistema sbagliato e controproducente

con una manutenzione costosa, con un impatto ambientale e paesaggistico devastante".

Al fronte delle associazioni si è unito anche il vicesindaco Michele Vianello, visto che la sintesi della relazione su interventi alternativi fatta dal sindaco Cacciari è stata "fatta propria" dall'Assemblea NoMose.

In ballo non ci sarebbe l'acqua alta, ma anche la salvaguardia della portualità e altri interventi a tutela di Venezia ai quali sarebbero sottratti i fondi necessari.

«Riteniamo di essere ad un punto di svolta - ha spiegato Silvia Fischietti del Wwf - lo studio del comune è un'occasione che può essere raccolta dalle istituzioni, perché sino ad ora non era stata sviluppata nessuna proposta alternativa, mentre non è peregrino pensare che sia probabile una nuova procedura di infrazione a carico dell'Italia da parte della Commissione europea».

Le associazioni hanno infatti presentato ben due richieste in questo senso all'Unione europea, per la violazione delle direttive in materia di valutazione di impatto ambientale, e delle direttive "Habitat" e "Uccelli".