

VENEZIA FUTURA

Schieramento trasversale per la consultazione al vertice l'editore Davide Livieri (ex dei Verdi)

di Alberto Vitucci

Un referendum sulla sublagunare. La grande opera non convince, e adesso un neonato comitato di veneziani («di diversi orientamenti politici») è deciso a chiedere al Comune l'avvio di una consultazione popolare prima che sia presa qualsiasi decisione.

L'hanno fondato in queste ore alcuni esponenti della società civile, già impegnati in politica. Il presidente è l'editore Davide Livieri, ex consigliere di Municipalità dei Verdi, secondo dei non eletti in Comune con Italia dei Valori; c'è anche il gondoliere Marco Zanon (vicepresidente), già aderente alla Lega, autore di numerose battaglie civili in difesa della città; l'ex consigliere del Pdl Franco Nordio, commerciante, nominato tesoriere. Consiglieri del nuovo comitato sono anche Antonella Merz, Bernardo Lancia, Ivo Papadia, Ernesto Peschiuta. Quasi tutta gente che ha lasciato i partiti ma vuole continuare a far politica per la città. «Siamo in tanti», assicura Zanon, «di opinioni politiche diverse. E vogliamo che la città si esprima su questo progetto che rischia di segnare la fine». La raccolta delle firme a Castello e al Lido è già partita. Saranno depositate a Ca' Faresetti per chiedere di avviare la procedura della consultazione popolare.

E' la prima mossa operativa dopo il grande convegno di fine dicembre organizzato in sala San Leonardo. Lì, per la prima volta, si erano sentite voci diverse annunciare battaglia per fermare il progetto del treno sotto la laguna. Annunci di esposti, ricorsi all'Europa, addirittura un appello a papa Benedetto che sarà in visita a Venezia nel prossimo maggio. «La sublagunare serve a chi vuole valorizzare le aree di Tessera, dell'Arsenale e del Lido», dice la storica Nelly Vanzan Marchini, presidente del movimento Venezia Anfibia, «aspettate cosa succederà portando milioni di persone alle fondamenta Nuove? Dove andrà tutta questa gente? Una gestione che si annuncia oltretutto in perdita. «Con questi soldi», dice la Vanzan, «si potrebbe dotare la città di nuovi mezzi acquei veloci ed ecologici».

I costi sono uno dei tanti punti neri del progetto. La previsione di spesa per la prima tratta Tessera-Arsenale è

passata in pochi anni da 380 a 650 milioni di euro. Senza contare le modifiche al progetto che dovranno essere apportate dopo la bocciatura dei vigili del fuoco per le questioni di sicurezza. Orvino che allungando il tracciato fino al Lido, come qualcuno propone, il costo sarebbe almeno raddoppiato. Spese a carico dello Stato per circa la metà, il resto ai privati. L'obiettivo è quello di collegare in circa 15 minuti (contro i 25-30 di un mezzo ac-



Referendum contro la sublagunare

Nasce un comitato trasversale di cittadini per fermare la grande opera



Qui e sopra a sinistra i rendering della sublagunare, in alto a destra vaporetto in Fondamenta Nuove

LA CAMERA DI COMMERCIO

Coses e luav, pronti gli studi sull'impatto dell'infrastruttura

Uno studio finanziato dal promotore per «agevolare la decisione sulla valutazione della realizzazione dell'opera». Lo aveva definito così il sindaco Giorgio Orsoni due mesi fa, quando a fine novembre era stato firmato il protocollo d'intesa con la Camera di commercio. Adesso i due studi sono quasi conclusi. «Nei prossimi giorni faremo le valutazioni finali e le sottoporremo al sindaco», annuncia il segretario generale dell'organismo che raccoglie le attività produttive cittadine, Roberto Crosta. Il primo studio, sulle ricadute socio economiche del progetto, porta la firma del direttore del Coses Isabella Scaramuzzi. Il presidente è il professor Bruno Bernardi, che ha curato la campagna elettorale del ministro Brunetta. Il secondo («Analisi dell'integrazione dell'intervento trasportistico in laguna con altri sistemi di mobilità del territorio») è stato affidato a un docente del

l'luav, Agostino Cappelli. Opzioni molto diversificate, quelle sulla sublagunare. Sia nel centrosinistra che nel centrodestra sono ampi gli schieramenti degli scettici. In campagna elettorale Orsoni era stato piuttosto prudente sui temi. Annunciando che si sarebbero fatti «approfondimenti» prima di prendere una decisione. Si è scelto così di affidare gli studi a due persone di fiducia della Camera di commercio, che nel 1999 aveva lanciato l'idea della sublagunare. Idea raccolta allora da una cordata di imprese di cui facevano parte Actv (capofila), e poi Mantovani e Sacalm, imprese del Consorzio Venezia Nuova. Bnl, Studio Altieri, net Engineering, metropolitane milanesi. Nel 2002 (giunta Costa, con Orsoni assessore al Patrimonio) il progetto era stato dichiarato di «pubblica utilità». Nel 2007 (giunta Cacciari) inviato a Roma per i finanziamenti. (a.u.)



Giuseppe Fedalto

quo veloce) Tessera alle Fondamenta Nuove. «Occasione di rilancio per la città secondo i sostenitori dell'opera. Scempio definitivo secondo Italia Nostra. Il fronte che si oppone a nuovi sventramenti della laguna in nome della «modernità» è piuttosto ampio. Il consigliere provinciale della Lega Giovanni Ancini mette in guardia dal fatto che i costi li dovrà alla fine pagare la collettività. «Perché non sono mai state sperimentate soluzioni alternati-

ve, come ad esempio i battelli veloci e gli hovercraft?». C'è anche il fronte ambientalista, buona parte della sinistra e del Pd, molti leghisti e iscritti al Pdl, i veneti di Alberto Gardin che hanno già raccolto migliaia di firme. «L'obiettivo è quello di mettere tutti insieme, senza bandierine», spiega Livieri, «chiediamo l'aiuto dei partiti per raccogliere le firme. Ma il nostro movimento è trasversale, non partitico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA