

# Venezia vende i gioielli di famiglia

La città ha accumulato debiti per 350 milioni e le società partecipate per circa un miliardo

**Mariano Maugeri**

VENEZIA. Dal nostro inviato

Ca' Corner della Regina a Prada, il Fontego dei Tedeschi ai Benetton, l'ex Pilsen di San Marco ai Coin, il Casinò municipale a una cordata che gestisce case da gioco a Las Vegas o ai francesi di Cannes, l'ospedale al mare del Lido alle società che costruiscono il Mose (Mantovani, Condotte, Fincosit).

Venezia è in vendita. E a prezzi tutto sommato di favore. Lo spirito levantino e mercantile che fece della Repubblica Serenissima la potenza imperiale che dominò il Mediterraneo fino al 1500, serpeggia ormai tra campi dissestati e rii interrati. Insula, il braccio operativo del Comune che si occupava della manutenzione di uno degli ecosistemi più fragili al mondo, è in stato preagonico. Neppure il Comune di Venezia, controllante di Insula e a sua volta un'isola rossa nel mare di un Veneto bianchista e legghista, si sente tanto bene. Venezia è a secco. Mancano i soldi, *rien ne va plus* direbbero i *croupier*: i tempi grassi dei sindaci Massimo Cacciari e Paolo Costa sembrano lontani come quelli in cui all'Arsenale - la fabbrica veneziana che nel 1400 anticipò il modello di produzione toyotista - si sfornava una galera al giorno.

Il povero, si fa per dire, sindaco Orsoni, avvocato di rango e soprattutto socio del celeberrimo studio Benvenuti, frequentato da tutte le dinastie imprenditoriali norddestine, alla fine di ogni santo anno è costretto a vendere uno dei gioielli di famiglia per far quadrare un bilancio dal quale mancano sistematicamente all'appello dai 50 ai cento milioni di entrate correnti, quella con la quali si pagano stipendi e fornitori. Ca' Farsetti è indebitato per 350 milioni, le 16 partecipate per quasi un miliardo, di cui almeno 350 in carico al Comune per le società controllate con la quota di maggioranza. Le cinque manovre dei governi Berlusconi-Monti ci hanno messo del loro, ma Venezia annaspa nei debiti perché si sono prosciugate due fonti di finanziamento che hanno fatto la fortuna dei predecessori di Orsoni: i fondi della legge speciale, quelli per la difesa della laguna, dai quali arrivavano i soldi pure per Insula, e l'assegno annuo di cento milioni che il casinò municipale ha staccato fino al 2006 a favore di Ca' Farsetti (si veda l'articolo a fianco).

I grandi imprenditori comprano immobili carichi di storia e in cambio chiedono una nuova destinazione d'uso, prevalentemente commerciale e residenziale. Naturale che sia così, ma nella lotta per la sopravvivenza rimane sullo sfondo e particolarmente nebulosa l'idea di città che dovrebbe prendere forma se qualcuno provasse a contrastare la metamorfosi di Venezia in un grande parco a tema. Troppi colpi a vuoto. A partire dalle grandi scelte strategiche che avrebbero potuto cambiare il volto della città che il mondo ci invidia. Il sindaco-filosofo Cacciari orchestrò la sua campagna elettorale del '93 al grido di «abbattiamo il muro dell'Arsenale». A venti anni di distanza, l'area che è la summa della stessa nozione di archeologia industriale è imbalsamata tra i cantieri del Mose e la Biennale, che alterna sei mesi di esposizione e sei mesi di allestimento. Paolo Costa, che ora presiede

## LE RAGIONI DEL DISSESTO

Nel tempo si sono prosciugate due fonti di finanziamento: i fondi della legge speciale (quelli per la difesa della Laguna) e l'assegno annuo che il Casinò staccava a favore di Cà Farsetti

l'autorità portuale, lo predica da anni, in piena sintonia con l'ex ministro Renato Brunetta, sfidante del sindaco Orsoni: prima di essere rivitalizzato, l'Arsenale va collegato con una sub lagunare - una metropolitana subacquea - che si snodi tra Tessera (l'aeroporto), il Lido, l'Arsenale e San Marco. Un'opera che appariva faraonica persino quando Venezia galleggiava sui denari pubblici. E guai a dimenticare che il Mose, le dighe mobili contro l'acqua alta, hanno risucchiato 5 miliardi di fondi pubblici.

È l'insostenibile quotidianità di una città con meno di sessantamila abitanti (Mestre, in terraferma, ne conta 220mila) per lo più anziani e studenti di Ca' Foscari, quindi veneziani a tempo determinato, invasa ogni anno da 24 milioni di turisti censiti che in realtà sarebbero quasi 30, calcolando quelli invisibili del mordi e fuggi. Un numero che a dispetto della crisi aumenta di anno in anno. Come se gli abitanti di Istanbul, Città del Messico e Pechino decidessero di tra-

sferirsi in una città vecchia di mille anni poggiata su una zattera attraccata a una bricola del *Mare Nostrum*. Una gigantesca *blade runner* lagunare. Gigantesca come le navi da crociera più alte del campanile di San Marco che sfiorano le pietre d'Istria come il comandante Schettino gli scogli del Giglio. Venezia manda giù tutto, come se sopportasse un po' stoicamente e un po' distrattamente un declino cominciato secoli fa.

Il Comune dovrebbe fregarsi le mani: più turismo significa maggiori entrate per la neonata tassa di soggiorno, più ricchezza per gli albergatori, più consumi culturali, più clienti per il casinò, più passeggeri per l'Actv (6,50 euro biglietto di sola andata). Tutti, a Venezia, si ostinano a ripetere che non è così: il denaro s'inabissa nel fiume carico dell'economia informale. Che a Napoli fa scandalo, ma a Venezia è tollerata da tutti. Uno slalom di moralità che simula quello di un turista tra i butta dentro delle trattorie con sarde in saor e *gondoete* di plastica, l'esercito di ambulanti, i saccopelisti che stazionano davanti al supermercato Billa di Cannaregio e la lobby dei dei 228 famelici tassisti d'acqua con regolare licenza comunale che chiedono 100 euro senza ricevuta per portare un turista da Piazzale Roma a San Marco. Welcome to Venice.

Tutto molto pittoresco, ma i conti non tornano. L'Actv, una delle roccaforti del Pd veneziano, sostiene addirittura di aver diminuito, a partire dal 2008, introiti e passeggeri. E qui entriamo nel doloroso capitolo delle partecipate, sedici società, per lo più in perdita, che danno lavoro almeno a 4 mila persone (gli altri tremila sono dipendenti di Ca' Farsetti). Che la direzione d'orchestra sia monopolio di politici affidabili lo sostiene anche Antonio Paruzzolo, assessore alle Attività produttive e alle società partecipate: «È un sistema inefficiente, eterodiretto e non concentrato sul business, ma finora ha garantito benessere e coesione sociale».

Il welfare veneziano è una matrioska con dentro sempre le stesse facce e gli stessi nomi. Lino Brentan, trafla Pci-Pds-Ds-Pd, per 15 anni ad dell'autostrada Padova-Venezia e prima ancora assessore provinciale, era il burattinaio di un giro vorticoso di tangenti. Per impaurire chiunque lo ostacolasse si qualificava pronunciando solo il suo luogo di nascita: «Attento, sono di Cam-





**Primo cittadino.** Il sindaco di Venezia, Giorgio Orsoni

polongo». Il non detto era esplicito: Campolongo Maggiore è il paese di Felice Maniero, il capo della mala del Brenta che evoca l'antistato, come dire sono di Plati in Calabria o di Corleone a Palermo. È il precipitato di una monocultura politica. Tutto si confonde nel solito gioco al ribasso: i politici fanno i tecnici e ai tecnici, sempre con tessera o di area, tocca eseguire. Nel 2008 la Regione Veneto decide di digitalizzare i biglietti dei vaporetti e della rete di autobus in terraferma dotando i passeggeri di una tessera con chip e i controllori di 700 palmari da 900 euro cadauno, buona parte dei quali con un software difettoso che dopo aver fatto impazzire passeggeri e addetti lavori sono stati mandati al macero. I Mob è il nome del progetto benedetto dall'inamovibile assessore regionale ai Trasporti Renato Chisso, pezzo da novanta delle Giunte Galan, Zaia e grande amico di Brentan. «Quindici milioni buttati via», denuncia il consigliere comunale dei grillini Marco Gavaglin. Paradossale che nel 2011, anno record del turismo, i biglietti venduti a bordo siano crollati del 20 per cento. Per tutta risposta l'azienda, con l'aiuto dei sindacati, è corsa ai ripari promettendo un aggio del 10% ai marinai che venderanno i biglietti a bordo. Il ticket less può attendere.

Altro caso singolare è la gara imbastita per la cessione della piccola ma evidentemente strategica società Nethun, che fornisce gas, acqua e riscaldamento allo scalo marittimo per conto dell'autorità portuale. A rispondere, guarda caso, è solo Veritas, la multiutility dell'energia, dei rifiuti e dell'acqua partecipata dal Comune di Venezia. Ora Nethun graverà sui conti già gravemente compromessi di un'amministrazione pubblica che non sa come far quadrare il bilancio, e con essa pure i tanti dirigenti, tra i quali l'ex sindacalista della Cgil e attuale segretario provinciale dell'Italia dei Valori Diego Gallo. Una metafora quasi perfetta di un sistema di potere che autoalimenta se stesso anche in tempi di crisi. Venezia è un pesce, ha scritto Tiziano Scarpa alludendo alla morfologia della città: un pesce in barile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Terza puntata - continua**

Le precedenti puntate sono state pubblicate il 28 febbraio (Milano) e il 9 marzo (Roma)

### La mappa delle partecipazioni

Bilanci d'esercizio 2010. Dati in euro

Società	% di proprietà	Valore della produzione	Costi della produzione	Utile/perdita	Totale indebitamento	Totale indebitamento finanziario
Actv Spa	76,99	248.053.591	248.052.276	240.524	67.038.966	25.398.638
Ames Spa	100	31.567.665	30.981.501	157.425	10.365.219	1.671.176
Asm Spa	100	20.178.474	18.295.911	101.006	57.100.665	56.842.505
Casinò Municipale	100	78.163.550	102.345.410	28.025.044	171.396.708	77.013.729
Ive Srl	97	1.658.486	10.281.480	8.402.177	5.263.189	3.277.845
Insula Spa	72,14	38.275.534	39.135.060	628.675	102.921.302	29.381.471
Pmv Spa	67,56	6.460.934	5.766.973	1.083	101.033.474	90.969.996

Società	% di proprietà	Valore della produzione	Costi della produzione	Utile/perdita	Totale indebitamento	Totale indebitamento finanziario
Veritas Spa	50,31	295.229.701	285.045.001	1.522.318	335.365.837	147.491.059
Lido di Venezia	71	1.060.499	1.181.961	147.626	648.116	-
Marco Polo System	50	744.990	706.307	492	225.311	80.896
Venis Spa	75,10	19.563.352	19.180.960	25.841	6.421.442	7.324.677
Venezia Spiagge Spa	51	3.430.848	2.831.559	368.940	215.474	-
Coses	50	933.948	1.177.106	246.806	309.369	8,78
Arsenate di Venezia	49	3.381.508	3.361.442	22.075	1.259.697	-
Vega Scarl	37,33	5.258.965	6.453.218	1.669.789	11.428.591	6.316.082
Save Spa	14,09	94.009.000	66.701.000	18.107.000	107.785.000	21.960.000

### Aeroporti

## Crescita record di passeggeri nel 2011 e apertura di nuove rotte con l'estero

**Barbara Ganz**

☞ Ricavi consolidati in crescita del 2,9% a quota 347 milioni, Ebitda a +10,2% (73,6 milioni, erano 66,9 nel 2010): all'ultimo consiglio di amministrazione Save Spa ha portato una crescita di tutti gli indicatori reddituali, con un risultato netto di 30,4 milioni (+46,4% sul 2010).

All'interno delle attività del gruppo - che opera nel settore aeroporti, infrastrutture, mobilità, centri commerciali e servizi ai viaggiatori - il sistema aeroportuale Venezia Treviso ha chiuso il 2011 con oltre 9,6 milioni di passeggeri, un incremento del 7,1% rispetto all'anno precedente - in un contesto economico sempre più difficile, sottolineano i vertici aziendali - e con i recenti accordi per l'apertura di nuove tratte internazionali: fra le nuove destinazioni Doha, nuovo volo giornaliero operato da Qatar Airways, e gli accordi con i vettori **Airone** e **Volotea**, che dovrebbero portare un ulteriore impulso al traffico a partire dalla stagione estiva. Lo scalo di Charleroi, di cui il gruppo **Save** detiene una quota pari al 27,65%, ha registrato un incremento dei passeggeri pari al 14% in più. Anche depurato dall'aumento di

passeggeri dovuto alla temporanea chiusura (da maggio a dicembre) del Canova di Treviso, rimesso a nuovo e da poco riaperto, i passeggeri a Tessera sono aumentati del 6,2% a quota 7,3 milioni. La valenza internazionale dell'aeroporto pesa per il 75% del traffico, contro una media del sistema italiano pari al 57 per cento. «Dall'estate - comunica il presidente di Save, Enrico Marchi - Emirates raddoppierà il volo giornaliero su Dubai, **Air France** attiverà nuove linee per Marsiglia, Nizza e Tolosa, **easy Jet** aggiungerà al suo network Ginevra, Lisbona, Nizza e Tolosa. L'apertura di nuovi mercati stimola l'economia, e crediamo in tal senso di dare un contributo all'area da noi servita».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 7,3 milioni

### Passeggeri

Traffico registrato nel 2011 all'aeroporto Marco Polo, in crescita del 6,2% sul 2010

Start up

## Investiti 14 milioni per rilanciare l'attività degli incubatori d'impresa

Nicola Fullin

Nonostante le difficoltà a far quadrare il bilancio il Comune di Venezia non rinuncia a puntare al rilancio dell'imprenditorialità. Pur avendo un elevatissimo valore immobiliare e performance fino ad ora non esaltanti, l'amministrazione Orsoni ha deciso di non alienare gli incubatori d'impresa, ma anzi di puntare sul loro sviluppo. Si tratta di tre strutture, due delle quali di grandi pregio situate in centro storico alla Giudecca, per le quali sono stati investiti, per i soli restauri oltre 14 milioni. Una cifra importante, dovuta al fatto che si tratta di immobili storici, uno dei quali è stato fino all'Ottocento la chiesa dei santi Cosma e Damiano. Capaci di "incubare" fino a una settantina di Start up su oltre 9 mila metri quadrati, gli incubatori sono nati per aiutare i nuovi imprenditori, con particolare attenzione ai giovani e alle donne, a insediarsi a Venezia sfuggendo alla monocultura turistica che caratterizza la città. Dal 2005 a oggi la gestione è stata un po' carente, come ammesso dallo stesso assessore di riferimento, ma le intenzioni sembrano puntare a un rilancio. In questi giorni è stato pubblicato infatti un bando per la gestione di queste strutture che verranno

Urbanistica

dunque esternalizzate, senza che sia modificata la loro vocazione. Una municipalizzata del Comune, la Vega Spa che gestisce il parco scientifico e tecnologico, ha di recente chiuso il suo bando per l'incubazione di imprese innovative con buoni risultati. «Un successo al di là delle aspettative - ha commentato il direttore Michele Vianello - Oltre 40 aspiranti imprese hanno partecipato al bando e fra queste, trenta hanno superato la prima scrematura del business plan». Ora gli aspiranti imprenditori del settore Ict e green economy stanno ultimando il corso propedeutico all'avvio d'impresa e si prevede che in aprile ci saranno i primi insediamenti. A disposizione ci sono circa mille metri quadri di openspace.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 1.000

Metri quadri

Open space da suddividere a disposizione delle imprese che saranno incubate al Vega

## Il piano di assetto del territorio vieta le maxi-navi nel bacino di San Marco

Valeria Zanetti

Approvato il piano di assetto del territorio (Pat), Venezia deve concentrarsi sulla redazione del piano degli interventi (Pi). I due documenti, secondo la legge regionale urbanistica 11/2004, sostituiscono il vecchio Piano regolatore generale e costituiscono lo strumento di governo del territorio di cui il capoluogo veneto cerca di dotarsi dalla metà degli anni 2000. Il Pat veneziano, approvato alla fine di gennaio, è un documento di programmazione generale, che si limita a fissare le linee guida dello sviluppo urbanistico futuro, senza prevedere, tra l'altro, alcun aumento del numero degli abitanti rispetto al vecchio Prg, col quale si ipotizzava una crescita di 40 mila residenti. «Abbiamo anche ridotto di 60 ettari la superficie destinata a nuove edificazioni», sottolinea il sindaco Giorgio Orsoni. In centro storico, non potranno più passare dal bacino di San Marco navi incompatibili con il fragile equilibrio ambientale della laguna (approfondimenti tecnici sono attesi entro 18 mesi), mentre gli esiti di uno studio definiranno la soglia massima sostenibile di turisti in ingresso ogni giorno. In terraferma, invece, il piano

cancella la stazione della Tav all'aeroporto Marco Polo, dove anche l'ipotesi di costruzione di una nuova pista viene procrastinata. A Tessera, il nuovo Quadrante riduce le cubature previste dall'accordo di tre anni fa tra Regione, Comune e Save. Le vocazioni prevalenti da sviluppare su una superficie di 50 ettari di nuova edificazione saranno lo sport e il tempo libero. Sono quindi previsti stadio e palazzetto dello sport, che costituiranno un polo di attrazione metropolitano. A Marghera il Pat, confermando la vocazione industriale dell'area, ammette solo gli insediamenti conformi alla direttiva Ue 105/2003, la cosiddetta Seveso Ter, cioè attività pienamente compatibili con il contesto e sostenibili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 40 mila

Nuovi residenti

Erano previsti dal vecchio Prg, non compaiono nel Pat (Piano di assetto) approvato a gennaio