



# Le mani sulla laguna di Venezia

## **Inchiesta**

L'impero economico del Brugnaro imprenditore sta avendo grandi benefici dall'attività del Brugnaro sindaco. E ora un piano del comune dirotta i turisti sui suoi terreni per un affare da decine di milioni

FOTO ADF

# Il comune è tutto un affare Brugnaro si prende Venezia

Il nuovo piano per la mobilità sostenibile Venezia 2030 dirotta i flussi dei turisti che entrano in città sui terreni in mano alla società riconducibile al sindaco Brugnaro. Un affare milionario preparato per oltre dieci anni. Ed è solo il più clamoroso dei conflitti di interesse che hanno accompagnato l'ascesa e il potere di questo Berlusconi veneto

GIOVANNA FAGGIONATO  
VENEZIA

Il comune di Venezia guidato dal sindaco-imprenditore Luigi Brugnaro sta progettando di dirottare i flussi turisti-

stici di ingresso in città sul terreno di proprietà dell'imprenditore-sindaco, Luigi Brugnaro, trasformando un'area acquistata da Brugnaro a prezzi irrisori, perché contaminata, nella principale via di accesso alla città che oggi Brugnaro governa. Il progetto è uno degli elementi chiave del nuovo piano della mobilità sostenibile per Venezia 2030 che dovrebbe ridisegnare completamente il sistema di accesso alle isole lagunari, prevedendo anche il delicato scavo di un canale. Il documento preliminare alla progettazione è stato redatto il 31 marzo 2021 e a giugno il comune ha pubblicato il bando per realizzarne gli studi di fattibilità del nuovo "terminal intermodale" terra-mare di san Giuliano. Il terminal, secondo il documento, serve a «decongestionare l'attuale porta di accesso principale a Venezia, costituita da Piazzale Roma, attraverso l'offerta di nuovi itinerari alternativi» e ridurre anche i flussi che attualmente transitano sul Ponte della libertà, oggi unica via di accesso per le automobili.

Per i veneziani San Giuliano è un luogo preciso: il parco di san Giuliano, nato dalle ceneri dell'area industriale di Marghera, si allunga sulla Laguna appena poco più a nord del ponte della libertà e a sud dell'aeroporto di Tesser-

ra. La mappa allegata al progetto mostra che per terminal san Giuliano si intendono due diverse aree da collegare tra loro: la seconda è la zona poco più a sud

del ponte che viene chiamata comunemente Pili, un terreno non bonificato e appunto acquisito da Brugnaro al prezzo di 5 milioni di euro nel lontano 2006.

## Sui terreni di Brugnaro

L'idea che l'area di san Giuliano potesse essere una base di collegamento con Venezia non è nuova, le giunte precedenti a quella di Brugnaro hanno per diversi anni accarezzato l'idea di decongestionare gli accessi all'isola creando un sistema di terminal turistici esterni al centro storico.

Le proposte includevano anche il terminal di Fusina a sud di Marghera e la zona dell'aeroporto. Tutte prevedevano l'acquisto dei terreni da parte della città.

Il nuovo progetto è concentrato alle due aree di san Giuliano e dei Pili e soprattutto incanala i flussi prettamente turistici sulla seconda.

Il documento preliminare spiega infatti che l'area di san Giuliano sarà specializzata all'interscambio con servizi di navigazione per le merci e servizi di noleggio con bus a lunga percorrenza e linee di trasporto pubblico locale. In sostanza camion e pullman.

Invece l'area Pili è destinata a intercettare prevalentemente utenza turistica con servizi di navigazione e con collegamenti ferroviari. Viene introdotta una nuova fermata del treno ad hoc e una nuova fermata del tram era già stata approvata.

I numeri contenuti nell'allegato al bando sono impressionanti: nel terminal san Giuliano sud, attualmente di proprietà del primo cittadino, dovrebbero

invece arrivare 240 bus turistici e, aggiungendo treni e tram, transitare 9.600 persone al giorno. Il tutto prevedendo un calo delle auto in transito sul ponte da 14.500 di oggi a 8.100 nel 2030. Anche considerando solo i picchi massimi dell'alta stagione, significa che più di uno su dieci dei turisti in arrivo a Venezia passerà da qui.

Nel piano della mobilità si prevede di ridisegnare completamente le rotte della navigazione turistica, diminuendo del 40 per cento i transiti sul Canal Grande. Per raggiungere l'obiettivo l'amministrazione ha pensato a una sorta di circonvallazione via acqua. Anche in questo progetto l'area di proprietà del sindaco è fondamentale perché nelle mappe allegate al bando è da lì che partono le tratte di navigazione "fast" che collegano la terraferma a san Basilio, meglio conosciuto come le Zattere, nel canale della Giudecca, dove è prevista la «rottura di carico», cioè lo scarico dei passeggeri che poi possono proseguire nella visita lungo il canale della Giudecca e attorno alla città.

Per finanziare la creazione del nuovo terminal verrà utilizzata parte degli 1,39 miliardi di euro assegnati a Venezia a fine 2019 all'interno del fondo progettazione opere prioritarie del ministero delle Infrastrutture dei trasporti.

## La risposta del comune

Giusto la scorsa settimana l'assessore alla mobilità Renato Boraso ha specificato che le aree del progetto che riguardano i Pili saranno espropriate, un dettaglio che non è esplicitato nel progetto. Ma il terreno del sindaco conta in origine 430 mila metri quadrati e l'esproprio della zona utile per le strutture pagate dal comune non risolve quello che per molti è un conflitto di interessi alla luce del sole e che por-

terebbe l'intera area a una enorme rivalutazione. Il Brugnaro imprenditore con sicuro fiuto aveva individuato già molti anni fa quel terreno come una possibile nuova porta della città e infatti ha chiamato la società con cui l'ha acquisito, che oggi ha un patrimonio valutato in 15 milioni di euro, Porta Venezia. Dal 2015 l'attuale sindaco

cerca con regolarità di cambiarne la destinazione d'uso puntando a rivalutarla fino a 150 milioni. Lo proponeva lui stesso al comune in una corrispondenza che abbiamo letto con l'amministrazione di allora con cui stava trattando un progetto che prevedeva la creazione di un centro direzionale, strutture residenziali, ricettive e attività commerciali.

## Palazzi e affari

Una volta diventato sindaco le ambizioni non sono cambiate. Come è emerso grazie a una inchiesta della Nuova Venezia, nel 2018 Brugnaro con una mano, quella del sindaco, vendeva alla società Oxley, di Ching Chiat Kwong, imprenditore di Singapore, due palazzi storici sul Canal Grande a prezzi scontati, considerato l'enorme valore delle dimore storiche veneziane.

Con l'altra, quella dell'imprenditore, trattava con lo stesso Kwong la vendita dei terreni e con un'altra ancora spingeva perché l'indice di edificabilità venisse raddoppiato per costruire su 83 mila metri quadri dell'area, quindi meno di un quarto del totale originario. Il progetto prevedeva, oltre ad alberghi e residenze, una darsena per gli attracchi dei battelli turistici, il nuovo casinò della città e il pa-

zattoo dello sport, per la sua squadra di Basket, la Reyer, vero fulcro del suo consenso politico. La trattativa è sfumata, ma i progetti sono rimasti e anche il documento del piano di sostenibilità per la Venezia del 2030 ne riprende alcune caratteristiche distintive.

Per esempio nel documento si legge: «Dovrà essere colmato il gap tra l'area del parco di san Giuliano e l'area Pili prevedendo opportuni collegamenti ciclopedonali».

Per Brugnaro il collegamento tra l'area di San Giuliano e i Pili era così importante che sempre nel 2018 aveva fatto approvare una variante al Patto di sviluppo della città sottoscritto tra comune e governo, che dirottava 3 milioni previsti per la «progettazione delle opere di riqualificazione urbanistica ed edilizia della stazione di Mestre» sul progetto della passerella. Quando la questione era divenuta di dominio pubblico, le contestazioni hanno fatto rapidamente abbandonare il progetto, che ora riemerge. I Pili, poi, sono attualmente una area contaminata dai rifiuti tossici di Marghera e mai bonificata. Nel 2018 il Tar ha dato ragione alla società Porta di Venezia di Brugnaro che aveva presentato ricorso contro il comune guidato da Brugnaro e il ministero dell'ambiente. E l'ha scaricata dalla responsabilità delle bonifiche in base al principio che deve rimediare chi ha inquinato, ma ha invece confermato la sua responsabilità su opere di messa in sicurezza mai realizzate. Eppure proprio l'inquinamento dei terreni era uno dei motivi per cui la giunta guidata da Massimo Cacciari aveva permesso la vendita dell'area demaniale a un prezzo così basso. Oggi il documento preliminare spiega a proposito dei rifiuti tossici: «Per accertare la presenza di eventuali inquinanti la stazione appaltante (cioè il comune, ndr) sta provvedendo ad ultime apposite indagini geologiche e ambientali. (...) Si precisa che eventuali ulteriori indagini resteranno a carico della stazione appaltante».

## Il nuovo canale

Uno dei nodi cruciali è la navigazione turistica. Il nuovo piano per la mobilità sostenibile, infatti, prevede l'escavo di un nuovo canale lagunare tra l'area dei Pili e il canale Vittorio Emanuele III, quello che collega Marghera a Venezia. Anche in questo ri-

prende il progetto della società di Brugnaro che prevedeva una darsena ai Pili.

Nella corposa relazione scritta dalla commissione di inchiesta sui problemi di Venezia nel 2017 e curata tra gli altri dal professore emerito dell'università di Padova, ingegnere ambientale Luigi Dal Paos si spiega quanto siano stati rilevanti gli effetti dello scavo dei grandi canali navigabi-

li su quella che gli esperti chiamano idrodinamica della laguna.

Scavare un canale o aumentarne la profondità significa costruire strade o autostrade per le maree. E dopo l'«Acqua grande» del 1966 che ha sommerso Pellestrina e buona parte di Venezia, le norme sono diventate molto più restrittive.

«Il piano ambientale della Laguna Venezia redatto negli anni Novanta è molto rigido e prevede lo scavo di nuovi canali solo per motivi di interesse pubblico e con una accurata valutazione, in più oggi la Laguna veneziana fa parte anche della rete Natura 2000, zone di protezione speciale considerate siti di interesse comunitario dall'Unione europea», dice Paolo Franceschetti, presidente di Legambiente Venezia.

## La rete di società

Brugnaro ha sempre risposto alle critiche sul suo conflitto di interessi dicendo di aver affidato nel dicembre 2017 tutte le sue attività economiche a un trust, la LB (Luigi Brugnaro) Holding Spa. Oggi la società detiene l'85 per cento del capitale di Humana Holding, la società che controlla una delle principali agenzie italiane di somministrazione del lavoro che ha fatto le fortune del Brugnaro imprenditore veneto. E molte altre partecipazioni collegate: il 73 per cento della Everap, società di ricerca di agenti e rappresentanti del commercio, sempre legata al gruppo Humana, il 4,78 per cento della società Attiva che si occupa di eventi e comunicazione, anche per Humana e il 77 per cento della Veneto Immobiliare srl.

L'ultimo bilancio consultabile risale al 2019 e registra 2,5 milioni di euro di utile come frutto delle partecipazioni, in aumento rispetto agli 1,8 milioni dell'anno precedente.

Il totale del capitale del trust è ad oggi nelle mani dell'avvocato newyorchese Ivan Anthony Sacks. Eppure la LB Holding ha

poco delle tipiche caratteristiche del blind trust.

Nel consiglio di amministrazione siedono manager delle società di Brugnaro e sono loro che presiedono le assemblee con il legale dall'altra parte dell'oceano.

Giovanni Venier, che presiede il cda, è l'amministratore delegato di Humana Spa e amministratore unico di Humana Holding. La consigliera Alessandra Zuin è consigliera della squadra di Basket del sindaco, la Reyer, e amministratrice della società immobiliare di Humana, Siv. Luca Gatto, è consigliere sia di LB Holding sia della Reyer e presiede il consiglio di amministrazione della Scuola della Misericordia, complesso storico cinquecentesco restaurato in *project financing* da una società del gruppo Humana, che ora lo gestisce come spazio per ospitare grandi eventi pubblici e privati.

Dieci giorni fa, per esempio, è lì che la casa di moda Dolce & Gabbana ha scelto di installare il suo quartier generale dopo aver ottenuto dal comune la possibilità di utilizzare piazza san Marco, le fermate dell'Actv, parte della zona di Rialto per una tre giorni di sfilate in città.

Gatto è infine anche l'amministratore unico della società Porta di Venezia che gestisce l'area dei Pili. Secondo quanto riferisce il bilancio di LB poi la società partecipa del sistema di tesoreria accentrato del gruppo Humana, di cui Humana spa, la società di somministrazione del lavoro è il pooler: questo significa che i fondi versati dalle società del gruppo, compresi quelli versati dal supposto trust, sono conteggiati come debiti di Humana nei loro confronti, mentre quelli versati da Humana sono crediti. Tutto questo a poco a che vedere con il trust cieco.

## Dal trust al comune

Ma ci sono incroci tra gli affari privati della galassia che fa riferimento a Brugnaro e gli incarichi pubblici anche più evidenti. Per esempio Paolo Bettio, socio del "trust" di Brugnaro nella società di comunicazione Attiva Spa, è stato nominato da Brugnaro-sindaco nell'ottobre del 2015

amministratore unico di Venis Spa, la società che gestisce tutti i servizi informatici del comune di Venezia.

Tra l'altro, Attiva ha ottenuto anche negli anni del primo mandato di Brugnaro, prima della costituzione del trust, affidamenti diretti da un'altra partecipata del comune, Vela Spa, anche se per qualche decina di migliaia di euro l'anno.

Il revisore dei conti della vetreria storica Abate Zanetti srl di Murano, ceduta progressivamente dal comune di Venezia e da altri enti locali e ora di proprietà di Brugnaro — l'ultima quota è stata ce-

data a Brugnaro imprenditore da Brugnaro sindaco nel 2016 — è stato scelto dal comune come revisore dei conti di una società del Casinò e come consigliere della società di trasporto pubblico Actv.

Si è dovuto dimettere a luglio 2019 perché indagato per un giro di presunte false fatturazioni milionarie di cui la procura lo considera regista mentre lui si dichiara assolutamente innocente.

A chiedere le sue dimissioni è stato un consigliere comunale che era stato eletto originariamente nella lista del sindaco, Ottavio Serena. Generale dei carabinieri in pensione, Serena ha abbandonato la maggioranza e oggi anche la politica, criticando i metodi del primo cittadino, arrivando due anni fa a chiedere l'istituzione di una commissione sul trust.

«Una reale soluzione è quindi quella di rendere trasparenti tutti gli affidamenti fatti da società, enti ed istituzioni direttamente e/o indirettamente riconducibili al comune di Venezia e alle società direttamente e/o indirettamente riconducibili al sindaco di questa città», si legge nella richiesta che non ha mai avuto risposta.

Senza risposta è stata una richiesta simile presentata al governo nello stesso periodo da un gruppo di 22 senatori della repubblica.

Brugnaro ha dalla sua gran parte degli imprenditori del sistema turistico veneziano, dagli albergatori ai trasportatori. «Quando durante la pandemia i turisti hanno smesso di arriva-

re, il comune di Venezia ha deciso di ridurre i servizi per i cittadini, ha tenuto chiusi i musei al contrario di altre città d'arte e ridotto le corse del trasporto pubblico, aumentando progressivamente gli affidamenti ai privati», dice Marco Gasparinetti, animatore del gruppo civico 25 aprile e oggi critico consigliere di opposizione.

Secondo Gasparinetti una delle società che più ha beneficiato delle scelte dell'amministrazione è Alilaguna, società di trasporto privata a cui il comune ha dato in concessione linee del trasporto pubblico, affidamenti che valgono solo da aprile a settembre 2021 più di 500mila euro.

Il 27 agosto l'associazione capitani della navigazione lagunare ha segnalato che «a seguito di accertamenti e verifiche effettuati presso la capitaneria di porto di Venezia, le unità della società di navigazione non possiedono la documentazione prescritta per lo svolgimento del servizio di linea».

### Sponsor cittadini

A complicare la faccenda c'è che Alilaguna è uno sponsor della squadra di basket del sindaco. Come altri prima di lui, Brugnaro ha utilizzato la più efficace delle armi politiche, lo sport, per aumentare i suoi consensi. La sua Reyer non solo ha vinto uno scudetto dopo 74 anni ed è riuscita a bissare anche l'impresa, non solo finanzia a favore dei ragazzi veneziani tornei e corsi nella maggioranza delle scuole della città, ma ha anche collezionato moltissimi sponsor. Tra questi c'è la catena di supermercati Ali che ha ottenuto almeno quattro permessi di costruire in deroga agli strumenti urbanistici. Ma anche le imprese 2M e Setten che stanno portando avanti i maggiori interventi edilizi della "terraferma", anche quest'ultima usufruendo di varianti al piano urbanistico.

Dalla Reyer del resto viene anche il direttore generale del comune di Venezia, Morris Ceron: era il capo magazziniere della squadra e oggi segue il suo datore di lavoro anche durante gli appuntamenti elettorali in giro per il paese di Coraggio Italia, il partito con cui Brugnaro sta cercando di fare il grande salto nella politica nazionale, affiancato dal presidente della Liguria, Giovanni Toti. Il sindaco di Venezia non ha risposto a una serie di do-

mande dettagliate sul progetto Venezia 2030, sui presunti conflitti di interesse e sulle aziende che a lui fanno riferimento.

Michaela Biancofiore, ex fedelissima berlusconiana che ha aderito a Coraggio Italia dice che «Brugnaro è un imprenditore, un uomo di sport, empatico, simpatico e vincente. La naturale continuazione» di Silvio Berlusconi. Se lo si guarda attraverso la lente del rapporto tra interesse pubblico e privato non si può che darle ragione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

---

### Apparenze

Brugnaro ha messo i suoi beni in un trust gestito dai suoi manager di fiducia

---

---

### Basket

Lo sponsor della squadra di Brugnaro ha avuto permessi edilizi in deroga

---



**Luigi  
Brugnaro, 60  
anni, e  
diventato  
sindaco di  
Venezia nel 2015  
e ha fondato il  
partito  
Coraggio Italia  
con Giovanni  
Toti**  
FOTO LAPRESSE