



Dove scorrono i soldi

Il partito degli affari

C'è un partito degli affari che controlla gli appalti pubblici indirizzandoli verso i soliti noti? La questione tiene banco per tutto il decennio 2000-2010. Ci sono gli affari, questo è certo. E sono tanti. Un mare di soldi pubblici scorre nel Veneto: solo dal 2006 al 2009 si stima che il mercato delle opere pubbliche regionali valga 2,5 miliardi di euro. Escludendo il Mose, finanziato dallo Stato per oltre 4 miliardi di euro. Escludendo il Passante di Mestre, finanziato a metà fra Stato e Regione, partito con un costo di 650 milioni e arrivato al saldo con 850. Escluse le Ferrovie, che spendono 2 miliardi per l'Alta Velocità tra Padova e Mestre, unico tratto realizzato; per i collegamenti Verona-Padova e Venezia-Friuli, di là da venire, saranno necessari altri 10 miliardi. Escludendo strade, autostrade, porti e aeroporti: solo Veneto Strade spa, che ha ereditato patrimonio e competenze dall'Anas, ha da spendere nei tre anni un miliardo di euro.

In questo mare di soldi pubblici navigano pochi operatori privati. Tutti gli altri stanno sulle rive a guardare. I vincitori delle gare sono un numero ristretto di aziende che da sole o in associazione di impresa (Ati) si assicurano le commesse con una frequenza sistematica. Gli appalti variano ma i nomi si ripetono. Contano indubbiamente le capacità, bisognerà mettere nel conto le versioni denigratorie prodotte dall'invidia per il successo altrui. Ma il fatto è sotto gli occhi di tutti: c'è un monopolio che non si spiega con assenza di concorrenza. Nasce da qui il sospetto che il vantaggio acquisito sia frutto



non di merito ma di favore. Un privilegio di pochi costruito con i soldi di tutti.

Chi parla per primo di un partito degli affari è Massimo Carraro che nel giugno del 2000, da parlamentare europeo dei Ds, pone la questione del finanziamento della campagna elettorale vinta dal presidente Giancarlo Galan contro Massimo Cacciari, candidato del centrosinistra. Una campagna di grande effetto, lanciata già nel dicembre 1999 con manifesti di ogni grandezza su spazi commerciali in tutto il Veneto. L'imponenza dello sforzo e il dispendio esibito colpiscono gli stessi pubblicitari. All'inizio di marzo, prima di entrare sotto il controllo delle leggi elettorali, lo stato maggiore di Cacciari stima che la spesa sostenuta per questo *battage* oscilli fra i 3 e i 6 miliardi di lire, considerando 30.000 manifesti per 100 giorni di uscita al costo unitario tra 1.000 e 2.000 lire, non precisabile ulteriormente per gli sconti diffusi nel settore. «Cifre fuori da ogni logica», replica il coordinatore regionale di Forza Italia Giorgio Carollo, che riduce la stima drasticamente: «Al massimo avremo speso 30 milioni». Dall'Ulivo gli replica Valter Vanni, capogruppo dei Ds in Regione, sfidandolo al confronto: 21.000 manifesti del centrosinistra affissi su spazi commerciali per 10 giorni¹ sono costati 109.512.000 lire, più altri 10.290.000 per la stampa, fatture saldate da lui in persona.

Andando alla ricerca di chi ha sborsato i soldi per la campagna elettorale di Galan, Massimo Carraro cita Enrico Marchi e Giuseppe Stefanel, imprenditori impegnati in una grossa operazione immobiliare a Padova Est, la cosiddetta lottizzazione Ikea. Chiede loro di chiarire pubblicamente «se siano stati, magari a mezzo di loro società, generosi finanziatori della campagna elettorale di Forza Italia». Si becca una querela,

¹ Dal 9 febbraio in poi. I manifesti, 70x100, più piccoli di quelli di Galan, denunciavano l'incompatibilità di Lia Sartori e di Gian Paolo Gobbo ad essere insieme parlamentari europei e consiglieri regionali, cumulando doppi stipendi e doppi vitalizi. Sergio Berlato, che era nella stessa situazione, aveva dato le dimissioni dal consiglio regionale.

non dai due ma da Giancarlo Galan, benché il presidente abbia appena confidato in una cena con gli eletti di Forza Italia – sui colli Berici, ad Arcugnano, la settimana prima – di aver speso 3 miliardi di lire raccolti anche attraverso sostenitori. A corredo della denuncia, l'avvocato di Galan produce una montagna di documenti sulla base dei quali, sorpresa, il pm padovano Antonino Cappelleri non indaga Massimo Carraro bensì il sindaco di Padova Giustina Mistrello Destro e l'assessore Tommaso Riccoboni, entrambi di Forza Italia. Il contraccollo è notevole, la procura si trova al centro di reazioni eccellenti. L'indagine prosegue ma non emergono elementi di rilevanza penale. Cappelleri passa all'ufficio di sorveglianza e il pm Matteo Stuccilli, che gli succede, finisce per archiviare. La lottizzazione non subisce rallentamenti.

«*Tangentopoli, polenta e osèi*»

La vicenda Ikea viene approfondita dal sociologo Luca Romano in un dossier dal titolo *Tangentopoli, polenta e osèi*, ricostruzione critica delle trasformazioni del territorio veneto in corso in quegli anni, dalle ville palladiane di Vicenza alle spiagge di Rosolina². Padova si presenta come un caso emblematico. Ikea, colosso svedese del mobile di media qualità e di grande diffusione popolare, vuole sbarcare nel Veneto, regione strategica sia come mercato sia come presenza di aziende sub-fornitrici. Questo obiettivo è ostacolato da due dati di fatto incontrovertibili: 1) il Veneto ha 257 metri quadrati di grande distribuzione ogni mille abitanti contro una media italiana di 150³ e il consiglio regionale si è pronunciato per porre un tetto alle nuove autorizzazioni; 2) la giunta comu-

² In «Micromega», gennaio 2001, pp. 156-164.

³ Dati del 1997. La situazione attuale è molto peggiorata: la superficie totale delle grandi strutture di vendita nel Veneto è di 1.698.035 metri quadrati, corrispondente a 340 metri quadrati ogni mille abitanti. Dato aggiornato al 9 settembre 2011. Secondo Federcontribuenti è la media più alta d'Europa.

nale di Padova, sindaco Flavio Zanonato dell'Ulivo, ha negato l'insediamento per problemi di traffico che si porrebbero nella zona scelta da Ikea, che è quella dell'uscita di Padova Est dell'autostrada A4. Ma la nuova amministrazione di centrodestra, sindaco Giustina Destro, capovolge la decisione e avvia immediatamente la procedura di autorizzazione, mantenendo la localizzazione e modificando le destinazioni urbanistiche in modo da consentire l'insediamento.

I terreni – ecco il punto – sono intestati, attraverso un incastro societario, ad un triumvirato di imprenditori balzato spesso agli onori delle cronache per l'amicizia con il presidente Giancarlo Galan: Giuseppe Stefanel, Paolo Sinigaglia ed Enrico Marchi. Ma Giustina Destro, a precisa domanda⁴, risponde: «Che i proprietari dell'area siano riconducibili a Giancarlo Galan è una coincidenza che non mi interessa».

Ecco allora che si delineano i soliti noti, nel ragionamento di Luca Romano: «Sono imprenditori “amici” dei politici che si giovano di concessioni affidate con ampio potere discrezionale oppure usano l'obiettivo della Borsa per effettuare privatizzazioni con il denaro pubblico; sono gestori di servizi di pubblica utilità acquisiti senza concorrenza, senza rischio imprenditoriale, con l'ombrello della spesa “amica”; sono operatori di territorio che conoscono i modi per eludere limiti e vincoli dei piani regolatori oppure per modificare destinazioni e far lievitare i prezzi delle aree: ovvero l'ipermoderno che si incontra con l'archeologia politica della speculazione fondiaria. I beneficiari non sono più i partiti. Queste attività sull'incerto confine tra legale e illegale sono anch'esse “molecolari”. Anche il reato di corruzione diviene più sfumato e latente, perché inserito tra le pieghe di una dilatazione del diritto privato rispetto a quello amministrativo, a discapito della concorrenza, della pluralità di attori, della trasparenza delle procedure».

⁴ Paolo Possamai, *La nuova giunta? Non mi pongo scadenze*, «il Mattino di Padova», 3 settembre 2000.

La lottizzazione Ikea taglia il traguardo nel settembre 2005 con l'apertura del megastore. I problemi di traffico nel nodo di Padova Est vengono risolti con uno svincolo da 50 milioni di euro, 35 per i lavori e 15 per Iva, espropri e spese tecniche, sborsati per la maggior parte dalle due società autostradali interessate e dalla Regione. Realizzazione completata nel 2009 e inaugurata dal sindaco Flavio Zanonato, rieletto dopo la Destro, che mantiene il progetto di Tommaso Riccoboni.

Le domande senza risposta rimangono archiviate nelle raccolte dei giornali e nei fascicoli di non autorizzazione a procedere della procura. Dove dorme anche un fatto più solido di un dubbio, ma quanto collegato non si è mai saputo. Succede la notte del 9 gennaio 2004: ignoti rubano una ruspa da un cantiere, la trasportano sotto un edificio di Vigonza e con il braccio meccanico allungabile demoliscono il muro di un ufficio al secondo piano. Un avvertimento mafioso eclatante, in stile mala del Brenta. L'ufficio è di proprietà dell'ingegner Luigi Endrizzi, socio di Giuseppe Stefanel nella lottizzazione Ikea e in un'altra grossa operazione immobiliare, tuttora in fase di avvio perché molto contestata, Veneto City. Endrizzi cade dalle nuvole, dice di non aver mai subito intimidazioni. L'indagine dei carabinieri non porta a nulla.

Sfmr, un treno fermo da 15 anni

Il battesimo del fuoco di Galan con i grandi affari avviene con il metrò di superficie, dizione esatta "Sistema ferroviario metropolitano regionale", in sigla Sfmr. Un acronimo diventato famoso anche se in 18 anni il Sfmr non ha fatto correre nessun treno, meno che meno trasportato passeggeri. Il progetto è ambizioso: 6 linee ferroviarie di collegamento rapido tra Padova, Mestre, Quarto d'Altino, l'aeroporto di Tessera, Venezia, Treviso e Castelfranco. Una ragnatela per servire 1.600.000 persone che si muovono ogni giorno nel quadrilatero centrale veneto; treni veloci in funzione h24 come dicono i carabinieri, cioè di continuo, con intervalli massimi di

15 minuti, che diventano 10 nelle ore di punta, intervalli massimi notturni di 60 minuti, 10 stazioni costruite *ex novo*, 25 completamente ristrutturare, 58 passaggi a livello eliminati, elettrificazione in tutte le linee, aria condizionata nei convogli, accesso diretto dal marciapiede. E carrozze con i colori e il simbolo della Regione Veneto: il leone di San Marco.

La prima idea nasce a metà degli anni Settanta, nell'ufficio programmi dell'assessorato ai trasporti, retto da Francesco Guidolin, dove lavora Settimo Gottardo, poi sindaco di Padova. I due affidano lo studio ad una società di Ginevra ma non se ne fa niente. Bisogna aspettare il 1993 perché arrivi la progettazione. Il finanziamento di 659 miliardi di lire, 60 per cento dallo Stato e 40 per cento dalla Regione, è disponibile dall'8 marzo 1996. La firma viene messa il 1° agosto 1997 da Giancarlo Galan e da Romano Prodi fatto venire apposta a Venezia: un impegno ufficiale strombazzato ai quattro venti, perché preso assieme al Passante di Mestre, sancito da una tempistica che prevedeva il metrò in funzione sulla linea Mestre-Quarto d'Altino nel 2001 e le linee Mestre-Treviso e Mestre-Castelfranco operative nel 2002. Ultima ad essere completata nel 2004 avrebbe dovuto essere la Mestre-Padova perché legata al quadruplicamento dei binari necessari all'Alta Velocità. Tutto questo chi l'ha mai visto?

In compenso abbondano gli annunci. In un convegno alla Fondazione Cini di Venezia nel 2001, presente il ministro dei trasporti Pietro Lunardi, il sindaco forzista di Vicenza Enrico Hullweck stabilisce che la sigla Sfmr vuol dire "Si Fanno Meno Ritardi". Vorrebbe essere un proclama ai veneti. In effetti, chi ritarda meno di uno che non parte mai?

Sotto le elezioni politiche del 2006 la giunta Galan arriva a stanziare 130.000 euro per una «campagna informativa sullo stato di attuazione del primo stralcio del sistema ferroviario metropolitano regionale».

Un finanziamento kafkiano: è vero che prima di prendere un treno bisogna sapere che esiste, ma per informare che esiste bisognerebbe che prima ci fosse. A incassare i 130.000

euro per avvertire i passeggeri che arriva il treno fantasma sarà una società con sede a San Marino, la Bmc Broker. I giornali indagano e quando scoprono l'arcano tutto diventa più comprensibile. Tra i soci figurano due persone conosciute: Claudia Minutillo, ex segretaria personale di Galan, e Gianluca La Torre, ex capoufficio stampa della sua giunta.

Mentre i pendolari aspettano, magari canticchiando “corre corre corre la locomotiva”, la giunta Galan si misura con la prima grande opera pubblica e comincia a capire come destreggiarsi. I lavori per 659 miliardi di lire vanno aggiudicati alle imprese Astaldi e Mantovani Costruzioni, grazie ad un ribasso che si avvicina al 30 per cento. Gli altri concorrenti restano senza fiato, impossibile starci dentro. Emerge invece la bravura di Piergiorgio Baita, presidente della Mantovani: l'ingegnere considera il progetto definitivo, già predisposto dalla Net Engineering di Gian Battista Furlan, un tracciato bisognoso di modifiche. Si mobilitano i sindaci che chiedono integrazioni: al posto dei sottopassi si fanno i sovrappassi, dov'è prevista la deviazione di una strada si devia la ferrovia, se non c'è un parcheggio bisogna metterlo o spostarlo. Le varianti fanno lievitare gli importi, alla fine le opere collaterali si mangiano il ribasso con gli interessi. Galan è affascinato: tutti gli dicevano che a quelle condizioni la Mantovani si sarebbe impiccata, invece Baita fa il lavoro guadagnandoci. Alta scuola. Il presidente capisce che è sulle grandi infrastrutture che deve buttarsi. Gli anni Duemila saranno tutti improntati da queste decisioni.

Oggi le linee Sfmr tra Padova, Mestre, Mira Buse, Quarto d'Altino, Treviso e Castelfranco sono completate, ma il metrò è fermo: mancano i treni. Ne sono previsti 23, il Veneto ha stanziato 200 milioni per acquistarli in società con l'Emilia Romagna, che ne ha aggiunti altri 50. La gara per la fornitura in leasing è stata bandita ancora nel 2009 da Sistemi Territoriali spa, braccio armato della giunta Galan; un ricorso al Tar ha bloccato la procedura per un anno; nel dicembre 2010 è stato finalmente firmato il contratto, che prevede la consegna

di metà del lotto a 15 mesi, l'altra metà nei successivi 15. Con questa tempistica, a giugno 2012 i primi treni del metrò chiamato desiderio dovrebbero sfrecciare sui binari. Ma con un cadenzamento molto al di sotto dei tempi previsti dal sistema Sfmr. Solo un rinalzo alle corse normali: il metrò regionale resta di là da venire.

Per quanto modificato, il progetto dell'ingegner Furlan va pagato: è servito per ottenere il finanziamento. La parcella concordata con la giunta Galan nel 2005 è di 5 milioni di euro. Mai onorati. Furlan fa pressioni, ricorsi, ha il parere favorevole di ben tre arbitrati. I 5 milioni diventano 11 nel 2009, anche quelli concordati e mai pagati. Nel febbraio 2011 toccano quota 18 milioni di euro, che dovrebbe pagare Luca Zaia. Ma Zaia ha poca voglia di onorare impegni presi da Giancarlo Galan con i soldi dei contribuenti, soprattutto se Galan poteva cavarsela con una cifra quattro volte più bassa. Così prende le carte e le spedisce alla Corte dei Conti perché verifichi la correttezza del comportamento di chi l'ha preceduto. Non resta che vedere se il pm della Corte dei Conti viaggia con la stessa velocità del metrò regionale. Peccato che l'ultimo arbitrato, dando ragione su tutta la linea a Furlan, si sia portato dietro una sentenza immediatamente esecutiva. Zaia ricorre in appello ma è costretto a pagare per bloccare la corsa in salita della maledetta parcella: un assegno di 20 milioni di euro che Furlan incassa nell'ottobre 2011. Non sarà ancora il capolinea ma è una tappa che dà soddisfazione.

Il project applicato agli ospedali

Nel mercato delle opere pubbliche venete si incontrano ad ogni piè sospinto lo studio di progettazione Altieri, la Mantovani Costruzioni e la Gemmo Impianti. «Strade, sanità, linee ferroviarie, appalti milionari, queste tre ditte vincono sempre – scrive "l'Espresso" in un reportage del 2006 –. Spesso in cordata con le cooperative a quote minime. Perché il sistema veneto del nuovo Doge non è poi così dissimile da quello

della vituperata Prima Repubblica e per la pace sociale si accontenta anche la tanto odiata sinistra»⁵.

L'inchiesta del settimanale mette in fila fatti e personaggi che i veneti conoscono dalle cronache dei giornali locali, ma l'accostamento è impressionante. È un "giro stretto" che funziona a tenaglia e fa man bassa di lavori pubblici, garantendosi gli appalti perfino quando presenta offerte meno vantaggiose dei concorrenti. Questa rete è talmente fitta e potente che chi è fuori rischia di non lavorare più, perché gli appalti hanno scadenze fino a 9 anni, rinnovabili per altri 9.

L'armata diventa invincibile adottando la formula del *project financing*, sperimentata per la prima volta con la costruzione del nuovo Ospedale all'Angelo di Mestre e della Banca degli Occhi, un affare da 254,7 milioni di euro Iva compresa, di cui 134,6 di contributo pubblico e 120,1 anticipati dai privati. In compenso, calcola «l'Espresso», i privati – Mantovani Costruzioni e Gruppo Astaldi – si garantiscono la concessione dei servizi tecnici, amministrativi, di supporto alle attività di radiologia, di ristorazione e d'albergo, per una durata di 24 anni e una spesa per la Usl di 1 miliardo e 260 milioni di euro (cifra cumulativa di tutti i servizi, non solo quelli dati in gestione).

Mestre è solo l'assaggio. Dal 2006 in poi il project dilaga. In una lettera al ministro Corrado Passera appena insediato, l'assessore Renato Chisso parla di «investimenti messi in campo per 11 miliardi e 800 milioni di euro di risorse private, a fronte di un intervento pubblico di 1 miliardo di euro, meno del 10 per cento del valore totale»⁶.

Da notare che la documentazione per un project della dimensione di quelli che seguono ha un costo di centinaia di migliaia di euro. Presentarsi e non vincere, vuol dire subire un salasso. Presentarsi diverse volte senza mai vincere, vuol dire dissanguarsi.

⁵ *I padroni del Nordest: Galassia Galan*, «l'Espresso», 7 dicembre 2006.

⁶ *Lettera a Passera: caro ministro ecco i grandi progetti del Veneto*, «Il Gazzettino», 27 novembre 2001.

La sanità veneta, che pure viene presentata come una delle migliori d'Italia, è piena di ospedali da rottamare e sostituire con complessi nuovi di zecca. Tutti in *project financing*. Ecco l'elenco.

Ospedale dell'Alto Vicentino: progetto esecutivo dello Studio Altieri, offerta vincente dall'Ati Mantovani-Gemmo-Cmb, importo 143,5 milioni di euro, investimento dei privati 70 milioni.

Ospedale unico della Bassa Padovana: project a promotore pubblico, progetto esecutivo dello Studio Altieri con Net Engineering, valore totale dell'opera 140 milioni di euro, inclusi gli espropri dell'area, gara vinta dall'Ati Gemmo-Sacaim-Carron.

Ampliamento e ristrutturazione in project dell'Ospedale di Treviso: progetto preliminare dall'amministrazione, gara in corso a dicembre 2011 con offerte presentate da diverse Ati: Mantovani-Astaldi, Rizzani-De Eccher, Vittadello-Maltauro, Carron-Setten, Gruppo Condotte. Valore complessivo 224 milioni di euro.

Nuovo Ospedale di Padova: megaprogettazione di una "Cittadella della salute" da 1.650 milioni di euro, avviata sotto la giunta Galan con uno studio di fattibilità presentato da Bovis e Palladio Finanziaria, consulenza di Mantovani. Prevedeva un ospedale da 1.500 posti letto, opere di viabilità e infrastrutturazione urbana, un centro di ricerca unificata, insediamenti universitari. Zaia riduce drasticamente i posti letto, portandoli da 1.500 a 900, ridimensiona la parte sanitaria ed elimina le altre funzioni, arrivando ad un costo complessivo di 700 milioni di euro. A fine dicembre 2011 il nuovo progetto è al vaglio di una commissione tecnica che deve indicare dove e come reperire le risorse.

Centro Protonico di Mestre, costo 120 milioni di euro, project assegnato a Hideal, Condotte, Gemmo, Varian, Medipass (gruppo Kos). Il promotore Mantovani-Iba, battuto a Mestre, si sposta a Trento dove il project viene assegnato e la realizzazione del Centro è in corso. A Mestre, invece, l'Ati vincente incontra lo stop di Luca Zaia, spaventato dai costi che il project carica sulla sanità veneziana, già oberata da quelli dell'Ospedale all'Angelo. Il suo orientamento è impugnare il contratto, che però risulta blindato. A fine 2011 è costretto a dare il via libera al direttore generale Toni Padoan, che lo annuncia pubblicamente. Ma le sorprese non sembrano finite.

Ospedali di Verona: 1) realizzazione in project del nuovo “Ospedale della Donna e del Bambino” con 231 posti letto annesso a quello di Borgo Trento, peraltro appena rifatto; 2) ristrutturazione dell’Ospedale di Borgo Roma con realizzazione di un “Outpatient Clinic” da 227 posti letto. Valore complessivo 120 milioni di euro, metà a contributo pubblico e l’altra metà in project. Poco prima di Natale la gara per la concessione è vinta da un’Ati con capogruppo Cmb (cooperative rosse) in cordata con lo Studio Altieri. Tra gli sconfitti c’è l’Ati di Astaldi-Mantovani.

Lo Studio Altieri, in Ati con l’impresa Ditta Bonatti, aveva concluso nella primavera 2011 la realizzazione di una piastra chirurgica con 36 sale operatorie e 450 posti letto a Borgo Trento, project dal valore di 212 milioni di euro: si tratta forse del più grosso gruppo operatorio d’Europa, in grado di effettuare 36.000 interventi l’anno.

Ovvio che per i servizi tecnici degli ospedali occorre un gestore affidabile. Nasce da questa esigenza il cosiddetto “appalto calore” per la fornitura di energia all’intera rete ospedaliera veneta, riscaldamento d’inverno, condizionamento d’estate, manutenzione, controlli, assistenza. Le gare sono suddivise in quattro Aree Vaste, importo complessivo 3 miliardi di euro, durata 9 anni, rinnovabile per altri 9. Tutto fa pensare che l’affidatario principale sarà Gemmo Impianti, in associazione con altre imprese. Ma la Gemmo pasticcia con le offerte, le gare si impantanano quasi dovunque, meno che a Venezia. Una ciambella che non riesce con il buco.

Project stradali

Mentre partono i cantieri del Passante di Mestre, i nostri erano già pronti come promotori della Pedemontana Veneta, un’infrastruttura da 2 miliardi di euro, quasi il triplo del Passante. Ma sono stati battuti sul filo di lana, in una vicenda complessa che raccontiamo a parte.

Si rifanno presentando nel 2004 il project della Nogarare-Mare Adriatico, la prima vera autostrada veneta, 107 chilometri di collegamento tra l’A22 del Brennero e la Romea. Anche qui il costo non scherza: 1 miliardo 911 milioni di

euro. Nel 2006 la terza giunta Galan ne riconosce il pubblico interesse, nel 2008 attiva le procedure per il progetto preliminare, approvato dal Cipe nel 2009. Finché arriva il regalo di Natale di Luca Zaia che il 20 dicembre 2011 firma la delibera per avviare la gara di concessione e gestione. L'Ati proponente è Mantovani, Astaldi e Itinera con 92 per cento delle quote; il resto in parti uguali alle due società autostradali Brescia-Padova e Venezia-Padova.

Ormai la giunta Zaia li ha sdoganati. Prima di Natale 2011 dichiara di pubblico interesse anche il project per la Nuova Valsugana, rimasta in frigo durante la gestione Galan per la sollevazione scatenata dai sindaci dell'area di Bassano, a causa della ardimentosa scelta del progettista di infilarci per i due terzi dei 18 chilometri in galleria sulla destra Brenta. Ripositionato il project sulla sinistra Brenta, nel tracciato già approvato dall'Anas e per metà finanziato dal Cipe, i proponenti hanno aumentato la lunghezza e i futuri pedaggi portando l'autostrada fino a Castelfranco. Sono Pizzarotti, Mantovani, Cordioli e Cis.

In associazione con Pizzarotti, la Mantovani presenta anche il project per il prolungamento dell'autostrada A27 Mestre-Belluno, da Pian di Vedoia a Longarone, altro intervento di cospicuo valore: 1 miliardo e 500 milioni di euro. A fine 2011 l'offerta risulta già dichiarata di pubblico interesse dalla giunta regionale e il progetto attende l'approvazione del Cipe.

Costa 1 miliardo e 600 milioni di euro il sistema delle tangenziali dell'area centrale veneta, che parte da Verona-Peschiera e arriva a Padova-Vigonza, correndo a fianco dell'autostrada Serenissima. Anche questo project, in fase di approvazione preliminare dal Cipe, è promosso dall'Ati Mantovani-Pizzarotti.

Promosso dalle Autostrade Brescia-Padova e Padova-Mestre con Mantovani e altre imprese associate, il project per il Gra di Padova, Grande raccordo autostradale di 15 chilometri, cui si aggiunge un tratto camionabile di altri 13 che collega alla Romea. Valore dell'opera: 600 milioni di euro.

Mantovani Costruzioni, Adria Infrastrutture e un consorzio di imprenditori jesolani sono i promotori di “Vie del mare”, autostrada di collegamento da Meolo a Jesolo, lunga 25 chilometri, valore 200 milioni di euro. A fine 2011 il progetto preliminare non era ancora approvato dal Cipe.

Completamento della Valdastico Nord: l'operazione è impantanata da sempre per l'ostilità dei trentini che vogliono lo sbocco sull'A22 a nord della città e non a sud, come insiste la società proponente, per non trovarsi due autostrade che scaricano traffico sul percorso urbano. La società proponente è la Brescia-Padova, incaponitasi nel braccio di ferro, con la concessione in scadenza nel 2013. Alla perdita seguirebbe il disastro per le banche che hanno prestato i soldi, soprattutto Intesa Sanpaolo. L'unico modo per far sopravvivere la concessione è privatizzare la Brescia-Padova e rinegoziare la soluzione tecnica con Trento. I privati hanno già rilevato le quote: sono Astaldi, Mantovani, F2i e naturalmente Banca Intesa. L'affare vale 2 miliardi e 700 milioni di euro.

Lavori marittimi

L'interminabile Mose si tira dietro commesse non meno ricche. Ha richiesto un investimento di poco inferiore a 2 miliardi di euro il rigassificatore di Porto Tolle, progettato da Edison, gestito in società con Qatar Petroleum e Exxon Mobil e costruito da Mantovani in associazione d'impresa con altri. Un monumentale impianto lungo 180 metri, alto 47, realizzato fisicamente a Gibilterra, nel porto di Algeciras, l'unico nel Mediterraneo a possedere un bacino di carenaggio adeguato, e poi trainato via mare fino al largo di Porto Tolle, dove è insediato, a 15 chilometri dalla costa. L'impianto è completato e funzionante.

C'è da risanare Porto Marghera, disinquinando le aree industriali dismesse. Se ne parla da anni, l'intervento è mastodontico, vale miliardi di euro. Galan, che ha la competenza, non riesce a controllare l'operazione per la funzione dominan-

te del Comune di Venezia, sindaco Massimo Cacciari. Così gioca di sponda con il ministro dell'ambiente Altero Matteoli: il sito torna nella competenza nazionale, il Comune di Venezia è tagliato fuori ma le istruttorie restano in capo alla Regione. La messa in sicurezza dei terreni (separazione della massa inquinata dal corpo idrico) è un lavoro pubblico che viene accorpato alla concessione del Consorzio Venezia Nuova. Le fasi sono due: la prima consiste nell'isolamento di due macroisole, il vecchio Petrolchimico e il nuovo Petrolchimico, ed è ormai completata all'80 per cento. Qui l'investimento è a fondo perduto dello Stato attraverso il Magistrato alle Acque, valore 900 milioni di euro. Nella seconda fase, che prevede la gestione delle acque (captazione, drenaggio e convogliamento), rispunta Mantovani con un project affidato al concessionario Sifa (Sistema Integrato Fusina Ambiente), costo 450 milioni di euro, di cui peraltro 100 sono sborsati dalla Regione.

Nuovo porto *off shore* di Venezia: qui entriamo nella megadimensione dei traffici transcontinentali, dove viaggiano navi talmente grandi che provenendo dalla Cina possono permettersi di circumnavigare l'Africa senza passare per il canale di Suez e senza aumentare i costi finali. Sono portacontainer di ultima generazione, chiamate *super-Panamax*, che scaricano nei "porti Hub" ad alta automazione, da dove navi più piccole, chiamate *feeder*, trasferiscono alle piattaforme di smistamento. Il porto *off shore* di Venezia è una di queste piattaforme. Il suo nome tecnico è "Terminal della Costa Veneta". Sorgerà a 8 miglia dalla terraferma, protetto da una diga esterna, già approvata dal Magistrato alle Acque nel novembre 2011 e smisterà le merci dirette all'Europa, via Venezia e Trieste. In che modo? Su rotaia, si spera, perché il porto *off shore* di Venezia ha ottenuto il riconoscimento dall'Unione Europea di Terminal Adriatico-Baltico: il che significa concorrenza diretta al porto di Anversa, con prevedibile spostamento di grande mole di traffici. E scombussolemento per gli umani che si troveranno nei dintorni, cambiamento delle abitudini e quel che ne segue.

«L'idea presentata nel settembre 2010 ha avuto l'approvazione del Cipe alla progettazione – spiega Paolo Costa, presidente dell'Autorità Portuale di Venezia – ed è rientrata nella Legge Obiettivo come opera strategica per l'Italia e per il Veneto. È stata anche approvata dal Comitato per la parte che riguarda la salvaguardia di Venezia, in quanto contribuisce a spostare il traffico petrolifero dalla costa, quindi non obbligherà più a scavare i canali».

I costi indicativi sono di 2 miliardi e 700 milioni di euro. La realizzazione della diga esterna che dovrà difendere il porto *off shore*, altra bella sfida ciclopica per il Consorzio Venezia Nuova, con relativo pietrame da importare dalla Croazia a beneficio di chi si è accaparrato le cave oltremare (anche questo è un business inesplorato), dovrebbe includere la piattaforma portuale inizialmente prevista davanti al delta del Po per fornire il carbone alla Centrale Enel di Porto Tolle. Non occorre dire che è un project di Mantovani, valore 800 milioni di euro, da comprendere nei 2 miliardi e 700 milioni di cui sopra. In tal caso il porto *off shore*, oltre all'automazione per i container, avrebbe una sezione per scarichi alla rinfusa.

Terminal per i traghetti: in laguna, nell'area ex Alumix di Fusina, alla fine del canale di Malamocco, è in corso da due anni la realizzazione di un "Terminal Roll-on Roll-off", o più brevemente "Ro-Ro", espressione che significa entro ed esco con le ruote. È la modalità di attracco per le cosiddette autostrade del mare, le navi che trasportano i semirimorchi senza motrice. Nei porti di partenza e di arrivo attendono le motrici, pronte a trainare dentro-fuori questi carichi che devono viaggiare rapidamente, perché portano il fresco o le verdure. Ma le navi portano anche persone che viaggiano con il proprio mezzo. Il tragheto arriva di poppa, fa la manovra di attracco, dal piazzale antistante partono le motrici e prelevano i semirimorchi dalla pancia della nave. O li portano dentro. E scendono o salgono i mezzi dei viaggiatori. Chi realizza? Mantovani. Il project è interamente privato, a dimostrazione che la scommessa è sul solido: si ritiene che i

traffici consentiranno recuperi rapidi. Costo dell'operazione 230 milioni di euro, solo 30 milioni il contributo pubblico. Il Terminal sarà operativo nel 2013.

La galassia Galan

Questa diramazione tentacolare di cantieri, che asfaltano e cementificano per terra e per mare, è al comando di poche persone. L'ingegner Piergiorgio Baita guida la Mantovani Costruzioni, un'azienda che dà lavoro a 600 persone, 1.300 calcolando l'indotto. Baita è alla seconda vita, la prima è finita con Tangentopoli.

Gemmo Impianti e lo Studio Altieri hanno una storia intrecciata. Livio Gemmo, capostipite e fondatore dell'azienda, originario di Asiago ma vissuto a Thiene con i figli Franco e Giorgio, era amico di famiglia dei Sartori. La Lia, nata a San Pietro Valdalstico ma trasferitasi a Thiene, è considerata come una zia da Irene Gemmo, figlia di Franco. Lia Sartori va ad abitare a Thiene, sopra lo studio di ingegneria di Vittorio Altieri, che diventa il suo compagno. L'ingegnere, morto prematuramente nel 2003, ha un'attività avviata molto prima dell'arrivo sulla scena di Giancarlo Galan. È cresciuto con i primi presidenti della Regione, Angelo Tomelleri e Carlo Bernini, figure centrali del partito di governo, la Dc, anzi la corrente dorotea della Dc. Come accade ad un altro studio di ingegneria, la Net Engineering di Monselice, titolare Gian Battista Furlan. Tangentopoli impone una brusca frenata a Vittorio: le indagini lo lasciano indenne ma è costretto a cambiare aria per lavorare. Si trasferisce a Roma, estende l'attività anche all'estero. Darà la colpa ai giudici ma soprattutto ai giornalisti, specializzati secondo lui nel fare d'ogni erba un fascio. Finché l'elezione di Galan a presidente del Veneto e il ruolo di primo piano della Lia lo riportano nel Veneto.

Nel 2005 Franco Gemmo cede lo stabilimento di Arcugnano ai figli Mauro e Irene, pur conservando la presidenza onoraria dell'azienda. Nel maggio 2006 Galan insedia Irene

alla guida di Veneto Sviluppo con un annuncio dei suoi: «È arrivato il momento di fare cose brillanti, adeguate alle sfide dei nostri tempi». In realtà la sfida è al libero mercato, a causa del conflitto di interessi nel quale Irene Gemmo si trova immediatamente catapultata. Nascono screzi anche in azienda. Il programma di Irene nella Veneto Sviluppo – realizzare una *multiutility* regionale e unificare il sistema fieristico disperso tra le città – non è che la prosecuzione dei tentativi già falliti dal suo predecessore Paolo Sinigaglia. L'esito sarà scontato.

In quel momento è già cominciata la parabola discendente di Sinigaglia, il Galan-boy più ruspante e verace. Galan ha puntato tutto sul suo amico-nemico per la pelle, Enrico Marchi, che è in piena metamorfosi professionale: Marchi passa a tutta velocità da finanziere a manager a imprenditore, anzi astro nascente degli aeroporti. Dopo la conquista della Save pensa di ripetere il colpo comprando Aeroporti di Roma, da dove esce la famiglia Romiti che ha bisogno di soldi. La scalata parte bene, seguendo lo stesso schema usato per la Save, ma non c'è un Galan a indirizzare i Romiti: sul traguardo Marchi si vede soffiare il pacchetto di maggioranza dai Benetton. Altra inimicizia veneta, che proseguirà con la guerra sulle autostrade e le catene di ristorazione.

Tra gli imprenditori veneti amici di Giancarlo, il più amico è senz'altro Bepi Stefanel. Che è amico anche del re di Spagna: lo ospita a caccia nella sua valle Dragojesolo, una delle più grandi della laguna di Venezia. Poi Juan Carlos di Borbone ricambia invitandolo a caccia della pernice rossa in Spagna e alla combriccola si aggiunge Luigi Endrizzi, anche lui appassionato cacciatore e allevatore di cani. Poi vanno tutti in Scozia a caccia della grouse, una specie di beccaccia. Tra una schioppettata e l'altra nascono le intese. Il giro esclusivo di questi cacciatori d'alto rango, alimentato dagli inviti reciproci, cementa molto più di quello dei salotti. Stefanel ha un carattere riservato, non ama il palcoscenico, tiene un profilo basso. La sua influenza su Galan è dimostrata dal fatto che l'ha trasformato da pescatore accanito in cacciatore

sfegatato, come accade sempre a quelli che si appassionano tardi alle cose.

L'uomo al quale Galan delega completamente "la politica del fare" è l'assessore alle infrastrutture Renato Chisso, la cui gestione è insieme capillare e centralizzata. Chisso esercita un forte controllo sull'operatività, è abile e sbrigativo, unisce decisionismo e populismo. Chisso multa Trenitalia per l'andamento disastroso delle linee regionali ma la situazione non cambia. Tiene a bada le imprese che protestano per essere escluse, ma gli appalti li vincono sempre i soliti. Alla domanda come mai, risponde: «Guardiamoci bene negli occhi. Come sono entrato in politica così sono rimasto. Io sono quello che ero. Non mi interessa portare a casa niente per me, mi interessa fare le cose per il Veneto. È vero che vengono in tanti a lamentarsi nel mio ufficio, ma io prendo il pacco di carte che ho sul tavolo e dico: questi sono tutti i project della Regione. Vuoi lavorare? Prendili, studiali e comincia».

Il braccio destro di Chisso è Silvano Vernizzi, segretario regionale ai trasporti e amministratore delegato di Veneto Strade. Vernizzi è commissario a tutto. Ogni incarico fiduciario viene fatto confluire su di lui, a partire dal Passante di Mestre per il quale Galan e Chisso ottengono la dichiarazione di opera necessaria per emergenza da traffico. Vernizzi è nominato commissario di protezione civile: la Legge Obiettivo semplifica le procedure e lui guida le imprese sulle procedure semplificate. L'Anas pretende un proprio commissario da affiancare a Vernizzi: è un ingegnere di Roma, quando arriva lo sbattono in prima linea a sorbirsi le contestazioni negli incontri pubblici. Vernizzi invece si prende il premio Pimby 2009 "per una cultura sostenibile del fare".

All'inizio degli anni Duemila in questo gruppo di lavoro viene cooptato Gian Michele Gambato. Lo mettono a presiedere Sistemi Territoriali, società regionale usata anche per costruire "cavalli di Troia", cioè società partecipate con capitale misto, da cui ad un certo punto il pubblico si sfila lasciando

il controllo ai privati. È il meccanismo usato anche da Veneto Acque, nella realizzazione del *master plan* degli acquedotti.

Nel 2005 bisogna far posto a Claudia Minutillo, bruscamente congedata dal ruolo di assistente consigliera donna ombra e quasi vice del presidente del Veneto dalla compagna di quest'ultimo Sandra Persegato, che pone il classico ultimatum: o lei o me. Giancarlo non ha scelta. Claudia Minutillo ci resta malissimo, ma nel cambio guadagnerà: comincia con la già ricordata Bmc Broker di San Marino, poi ingrana la quarta con Adria Infrastrutture, società lanciata oggi negli appalti stradali. Per la nuova assistente di Galan poco male, ci pensa Lia Sartori a trovare una sostituta: la sua segretaria.

Storia di un matriarcato

Di Lia Sartori, Galan ha sempre detto: «È il miglior politico che conosco». Sappiamo perché: gli copriva le spalle, gli garantiva sicurezza. Supportava la sua incostanza. Si offriva come interlocutore affidabile per le imprese, costrette a girare a vuoto dalle sue latitanze. Una supplenza perfino necessaria a fianco di un presidente che un giorno andava a pesca, il successivo si candidava a fare il ministro e il terzo voleva ritirarsi sui Colli Euganei per aprire un bed&breakfast. «Pare quasi che il ruolo di governo e di responsabilità sia un piacere personale, oggi mi va, domani non so – scappò detto un giorno a Franco Frigo –. D'accordo, Galan è simpatico ma ci vuole altro». Lia Sartori, appunto.

Il quindicennio di Galan non è la storia di un regno ma di un matriarcato. Ruolo che non si improvvisa. Ci voleva stoffa, oltre che fortuna, e di stoffa la Sartori ne ha: è stata la prima donna consigliere regionale del Veneto, la prima donna assessore, la prima donna presidente del consiglio. Classe 1947, vicentina, laureata in lettere, socialista doc, fa le prove generali nel sindacato e in consiglio comunale a Thiene, nel 1985 entra in Regione e ne esce solo nel 2000 da parlamentare europeo, carica che ricopre tuttora.

Quando arriva Giancarlo, lei è già un'esperta nell'arte di essere volpe o leone, a seconda delle necessità, come insegnava il Principe di Machiavelli. Dura e volitiva, dietro una bellezza giunonica. Forse Galan vede in lei la mamma. In consiglio regionale la chiamano "la signora". Lei preferisce circondarsi di uomini, i maligni dicono per trattare alla pari. «I giornalisti bisogna denunciarli, perché tra l'altro non hanno neanche i soldi per pagarsi l'avvocato». Epico sfogo.

La Lia è un interlocutore difficile anche per gli alleati. L'11 marzo 1991, all'inaugurazione della terza corsia sull'A4 Mestre-Padova e della bretella di collegamento con l'aeroporto, mentre tutti esaltano la società autostradale che ha concluso l'opera a tempo di record, lei pianta un pugno sullo stomaco al ministro dei trasporti Carlo Bernini e al presidente della Regione Franco Cremonese: «Io non mi associo, non vorrei che questi dell'autostrada si montassero la testa. Il compito della società è essere braccio operativo degli enti pubblici, al servizio di interessi generali». Manca un anno e mezzo alla Tangentopoli veneta, che manderà in galera mezza giunta regionale. Quanto sapeva Lia Sartori?

L'estate degli arresti non la tocca. Deve solo abbandonare la poltrona di vicepresidente della giunta, ma è un dramma lo stesso: come farà senza l'auto blu, lei che ci è abituata? Mentre tintinnano le manette nei palazzi della Regione, è l'unico cruccio che le sue segretarie confidano nei corridoi. L'attaccamento all'auto di rappresentanza è una costante nella biografia della Sartori. Nel 1995, quando gliela restituiscono, premia il suo autista ordinando a Forza Italia di promuoverlo responsabile del gruppo in consiglio regionale. Un balzo di rango e di stipendio dal quarto al nono livello in un colpo solo. Gli stessi forzisti sono ammutoliti da tanta audacia. Il pm veneziano Felice Casson acquisisce gli atti. Chi la difende è nientemeno che Elio Armano, segretario veneto dei Ds, oltre che suo vice in consiglio regionale.

Sulle relazioni politiche costruite negli anni Settanta e Ottanta, potenziate negli anni Novanta e dilagate dopo il Due-

mila, poggia il controllo politico dell'onorevole Sartori. Che si esercita su due livelli: posizionando persone fidate negli snodi più importanti dell'amministrazione regionale, dove vengono prese le decisioni di spesa, e attivando una rete esterna tra professionisti e imprese beneficiari di quelle decisioni.

Il suo campo è la sanità, scelta non casuale: per farla funzionare servono nel Veneto oltre 7 miliardi di euro l'anno, due terzi del bilancio regionale. A decidere come spenderli, dove e a beneficio di chi, sono i 23 direttori generali delle Usl, nominati da Giancarlo Galan. Nelle scelte del presidente le indicazioni di Lia Sartori sono determinanti. È un'invasione di campo nota a tutti, che nel 2008 fa dire al consigliere regionale Raffaele Grazia: «Giancarlo Galan non gode di alcuna autonomia, i nomi sono stati imposti anche a lui, che si è limitato a sottoscriverli. È Lia Sartori che sceglie i direttori generali, ma anche i primari, stabilisce dove si fanno gli ospedali e poi li progetta o li fa progettare dallo Studio Altieri. E tutti tacciono»⁷. Lia Sartori gli fa causa davanti al Tribunale civile di Bassano, vuole 100.000 euro di danni per essere stata presentata «come una donna corrotta intenta a trarre vantaggi fraudolenti dalla gestione della cosa pubblica». La sentenza arriva il 18 febbraio 2011 a firma del giudice Margherita Brunello, ma stabilisce che non c'è nessun danno da rifondere: la Sartori è condannata a pagare 9.000 euro di spese e onorari perché «Raffaele Grazia si è limitato a denunciare un conflitto di interessi, non ha adombrato illegittimità nella nomina dei direttori generali ma rapporto di subalternità, esercitando il diritto di dissenso su un tema di rilevanza pubblica». Naturalmente ricorre.

Come andassero effettivamente le cose lo potrebbero dire direttori generali come Sandro Caffi che nella primavera del 2000, durante la campagna elettorale per le regionali, accompagna Galan e Lia Sartori a visitare i lavori di ristrutturazione

⁷ Simonetta Zanetti, *Grazia: I nomi dettati dalla Sartori*, giornali Finegil, 2 gennaio 2008.

dell'ospedale di Schio. Il gruppetto di persone raggiunge l'ala dei lavori. Caffi illustra la situazione.

«Qui sarà prevista la maternità», dice.

Alle sue spalle arriva un perentorio: «No!».

Caffi si guarda attorno, non coglie. Ripete: «Qui sarà prevista la maternità».

La voce scandisce di nuovo, sillabando: «Ho-det-to-dino!».

È Lia Sartori. Caffi diventa più bianco del camice dei medici che lo accompagnano, ma non spiccica risposta. Il reparto maternità integrava un ospedale completo, che sarebbe stato arduo smantellare. La Lia invece aveva già preparato la strategia per riportare i due ospedali di Thiene e Schio ad un unico plesso, naturalmente nuovo, come sta accadendo: il già ricordato ospedale Alto Vicentino. Avviato il quale, i casi della vita portano Sandro Caffi a diventare direttore generale della sanità di Verona dove, coincidenza, lo Studio Altieri realizza i due project ospedalieri. A voler insistere nel cercare coincidenze, si potrebbe scoprire che la carriera di Caffi, medico di base assunto alla Usl di Vicenza nel 1996, professionalmente capace ma ingiustamente emarginato, prende il via nel 1999 con la nomina a direttore generale della Usl di Thiene e Schio, benché gli manchino i 5 anni di gestione di strutture complesse previsti⁸. Evidentemente a Thiene c'era un'altra Madonna di Monte Berico.

La seconda vita dell'ingegnere

Il diavolo non è poi così brutto. L'ingegner Piergiorgio Baita ha una storia professionale di tutto rispetto e una storia umana perfino coinvolgente, entrambe sepolte sotto una montagna di luoghi comuni, presi spesso per oro colato. Come quello di essere il capo indiscusso della "cricca" veneta. Si

⁸ Legge 502/92 e successive modificazioni.