

A pensare male si fa peccato però.....

Lo affermava qualcuno che di queste cose se ne intendeva.

A proposito del progettato prolungamento dell'A27 fino alle porte di Pieve di Cadore (Passante Alpe Adria o Venezia-Monaco), e degli interessi che ci stanno dietro, alleghiamo alcuni interessanti articoli apparsi sulla stampa.

Ogni commento è superfluo.



PER ALTRE STRADE DOLOMITI
Comitato Interregionale Carnia-Cadore

L'espresso

30 luglio 2010

Attualità

Segretaria d'affari

Il manager della Mantovani Piergiorgio Baita lavora a stretto contatto con Renato Chisso, assessore ai Trasporti di Giancarlo Galan e ora di Luca Zaia, e con Giovanni Mazzacurati, presidente del Consorzio Venezia Nuova (Cvn). Un ruolo strategico tocca anche all'ex segretaria di Galan, Claudia Minutillo detta 'la Dogaressa'. Un esempio di come funzionano i rapporti del comitato per gli affari lagunari lo offre Adria Infrastrutture. È una società di Serenissima Holding, dunque dei Chiarotto e di Baita. Serenissima gestisce una grossa fetta degli appalti veneti e controlla sei testate giornalistiche locali comprate, non a poco (4,5 milioni di euro), da E-polis del finanziere Alberto Rigotti. Adria ha appena ceduto una quota alla ing. Mazzacurati, l'accomandita del presidente del Cvn che affida lavori per centinaia di milioni di pubblici euro al gruppo Serenissima. In quanto alla Dogaressa, è anche lei in affari con Adria. Prima è entrata nel capitale della società alla quale la regione e il Consorzio assegnano i lavori. In parallelo, ha costituito due società a San Marino: la Bmc, appaltatrice del Consorzio, e Finanziaria Infrastrutture. Che è stata venduta a Adria per 1,15 milioni di euro in due comode rate versate a San Marino.

E anche dalla Laguna spunta la cricca

di Gianfrancesco Turano

Venezia è una città unica al mondo. Nulla di quanto accade in Laguna sarebbe possibile altrove. Undici miliardi di euro dello Stato vengono gestiti da esseri mitologici che sono in parte funzionari pubblici, in parte imprenditori privati, in parte controllori, in parte controllati. In piazza San Marco dovrebbero esserci il centauro o la chimera, non il leone. Quanto a destra e sinistra, sono buone a indicare la strada

verso il baccaro dietro l'angolo. La gondola è bipartisan. Se no c'è l'elicottero, come il 9 giugno, quando il governatore regionale di fresca nomina Luca Zaia ha guidato l'ennesima visita sui cantieri del Mose, il sistema di paratie mobili che dovrebbe proteggere la città dall'acqua alta. Lo schema si ripete dal 1987, quando i potenti erano Gianni De Michelis, Carlo Bernini e Franco Cremonese. Centinaia di invitati, effetti speciali e atmosfera da cinegiornale Luce. Segue rinfresco e ospitalità nei migliori alberghi del centro.

Proprio le fatture degli hotel sarebbero fra le scartoffie che la Guardia di Finanza sta controllando negli uffici del Consorzio Venezia Nuova (Cvn), concessionario unico delle opere di salvaguardia. Gli uomini delle Fiamme Gialle hanno parlato di una semplice verifica fiscale che procede da oltre due mesi. In realtà, dall'inizio dell'anno è in corso un'indagine 'very discreet' della Procura di Padova su alcuni fatti e personaggi del Consorzio. L'inchiesta riguarda un giro di denaro che parte da San Marino e arriva fino in Europa dell'Est, per l'esattezza in Slovacchia, con imprese di costruzione locali che sarebbero la sponda di businessmen italiani.

Non è la prima volta che il Consorzio attira l'attenzione degli investigatori. Il Cvn è la sala comandi di un sistema che ha una sola legge. Non è la politica a dettare l'agenda degli appalti ma gli appalti a dettare l'agenda ai politici. Mi ero occupato del Consorzio da magistrato, dice il senatore Pd Felice Casson, ma sono decenni che la questione si rinnova di continuo. Il Mose è garantito da ogni manovra economica. È una rendita a vita. Il caso del concessionario unico è ormai singolare in Europa. Si tratta di una realtà autonoma impermeabile al potere politico e ai controlli. Ed è del tutto indifferente chi stia al governo.

Indifferente al governo centrale, s'intende, perché gli equilibri in sede locale contano parecchio. E qui c'è stata una rivoluzione. Dopo 15 anni di governo del forzista Giancarlo Galan (1995-2010) il neopresidente Zaia vuole rimettere in discussione tutto il sistema che aveva i suoi capisaldi in Enrico Marchi della Save (aeroporto di Tessera) e in Nicolò Ghedini, con il sostegno operativo di Piergiorgio Baita della Mantovani nel mondo delle imprese di costruzione e di Renato Chisso negli uffici dell'assessorato ai Trasporti. Zaia ha confermato Chisso assessore ma lo considera una quinta colonna di Galan e si mostra freddo sia con il neosindaco veneziano Giorgio Orsoni, sia con l'altro ex sindaco Pd Paolo Costa, che presiede l'Autorità portuale e che si intendeva bene con Galan. L'impressione è che Zaia si trovi in una fase di studio e fatichi a fare il salto di qualità dalla fiera del prosecco alle sottigliezze secolari della politica in Laguna dove già chi viene da Mestre è considerato un semibarbaro.

In più, c'è la mina vagante per eccellenza. Renato Brunetta, veneziano docg, vuole a tutti i costi rientrare dalla porta del Canal Grande dopo essere stato buttato fuori dalla finestra con la sconfitta elettorale subita da Orsoni. A fine giugno, il ministro per la Pubblica amministrazione ha annunciato a Palazzo dei Dieci Savi, dove ha sede il Magistrato alle Acque, un nuovo testo della legge speciale su Venezia con tempi ristrettissimi, settembre. L'uscita di Brunetta ha trovato un sostenitore inatteso nello stesso Orsoni. Brunetta è una risorsa, ha detto il sindaco alla Nuova Venezia: Abbiamo un'assoluta condivisione di intenti. La nuova legge non deve annacquare la specialità di Venezia ma esaltarla.

Non se ne sentirebbe il bisogno. Venezia è già anche troppo speciale. Il modello è stato criticato duramente dalla Corte dei Conti. I giudici amministrativi hanno sparato a zero sul Consorzio in un provvedimento di 50 pagine che ha sottolineato come i soli costi del Mose siano schizzati dal 1,5 a quasi 4,7 miliardi di euro. Molto criticato anche il ricorso a collaudi e consulenze esterne affidati con scarsa trasparenza e un rapporto sbilanciato a favore del concessionario.



Il project financing e l'eredità di Galan (e amici)

di Mauro Bortoli

(dal sito del consigliere regionale veneto Pd Mauro Bortoli)

PADOVA. Dal Gra all'ospedale: tutto in project financing. Grandi Opere (sulla carta) per oltre 7 miliardi di euro ruotano intorno alla Regione. Nel cambio della guardia fra Galan a Zaia, è tempo di verifiche.

I numeri parlano da soli: il mercato dei lavori pubblici in Veneto vale 3 miliardi all'anno. La Regione ne finanzia per 700 milioni. E nel 2008 (dati ufficiali) oltre il 65% delle opere pubbliche sono state realizzate con il sistema del project financing.

Dunque, Grandi Opere ma sempre sul confine fra pubblico e privato. Il «modello Passante» è stato clonato per il Grande Raccordo Anulare, per le nuove tangenziali Verona-Vicenza-Padova e per le altre super-strade.

In campo sanitario, il «modello dell'Angelo» (l'ospedale di Mestre che si affaccia su via don Giussani) fa scuola nella Bassa padovana, ma anche a Schio e Asolo, fino al progetto da 1,7 miliardi del nuovo ospedale di Padova. La Lombardia di Formigoni ha messo in cantiere 17 progetti per oltre 1,2 miliardi; il Veneto segue con 6 per 846 milioni davanti alla Toscana con 6 iniziative (546 milioni).

In teoria, con il project serve al pubblico per favorire l'attuazione di infrastrutture perché il codice dei contratti assegna ai privati il rischio d'impresa e di mercato. In pratica, la bilancia in Veneto è tutt'altro che in equilibrio: lo testimonia il Passante di Mestre che nel 2009 ha registrato il 30% in meno di traffico, con conseguente «sforamento» del piano finanziario e intervento della Regione.

Mauro Bortoli, consigliere regionale del Pd, ha firmato ieri un'interrogazione al governatore Zaia dedicata proprio all'«aggiornamento» dell'eredità Galana sul fronte delle Grandi Opere in project. «I soggetti individuati come promotori rientrano nella ristretta cerchia dei «poteri forti» del mondo economico veneto. In particolare, è eclatante il caso della Mantovani Spa finora promotrice di tutte le tre operazioni cui ha partecipato (prolungamento A27, nuove tangenziali e indirettamente nella Via del Mare). Potrebbero diventare quattro con Alvisopoli-Bibione» evidenzia Bortoli anche alla luce del Grap. «I promotori contano sul diritto di prelazione. Perfino in caso di sconfitta nella gara, viene riconosciuto dal vincitore l'importo delle spese dichiarate nella predisposizione dell'offerta. Nel 2007 la Mantovani ha registrato utili per 13,5 milioni contro i 500 mila euro del 2001» afferma il consigliere regionale.

il manifesto

24 luglio 2010

Veneto. Grandi opere a nord est. Il federalismo, crisi e maxiprogetti

Tangentopoli o no, prosegue la distruzione di una delle belle regioni d'Italia, governata dal Partito del mattone.

di Ernesto Milanese

Dopo il Passante di Mestre, la Pedemontana e una serie di altre opere. Il Veneto del neogovernatore Zaia fa i conti con sette miliardi di euro di superstrade, tangenziali e raccordi. Pagate con il sistema del project financing Dietro l'angolo l'ombra di Tangentopoli

Mega-progetti con il sistema del project financing. Un «pacchetto» di lavori che sembra costruito su misura. Tanto più che rispuntano alcuni protagonisti della Tangentopoli veneta degli anni Novanta. Una strada a senso unico per «rivoluzionare» la viabilità? L'assessore Renato Chisso (Pdl) non si accontenta del Passante di Mestre e rilancia il programma messo a punto dalla vecchia giunta Galan. Come per il «portafoglio» dei nuovi ospedali, la Lega Nord reciterà davvero il ruolo di impietoso garante?

Stretto fra la crisi economica e l'attesa del federalismo, il Veneto del nuovo governatore Luca Zaia fa i conti con 7 miliardi di euro di superstrade, tangenziali, grandi raccordi. Si chiama «finanza di progetto»: la partecipazione dei privati alle opere di interesse pubblico che la Regione non è più in grado di appaltare. Così si è costruito a Mestre l'ospedale nuovo di zecca che si affaccia su via don Giussani. La sanità veneta dell'era Galan ha messo in cantiere anche gli ospedali di Schio, Asolo e della Bassa padovana. Giusto prima che calasse il sipario sui tre lustri del governatore berlusconiano, ecco firmato in pompa magna anche il "preliminare" del nuovo ospedale di Padova (1,7 miliardi) dove però è sempre a zero l'integrazione fra Azienda ospedaliera, Usl 16 e Università. Sul fronte della viabilità è intervenuto il consigliere regionale Mauro Bortoli (Pd) che ha depositato una documentata interrogazione, facendo andare su tutte le furie l'assessore Chisso. «I soggetti individuati dalla Regione come promotori rientrano nella ristretta cerchia dei poteri forti del mondo economico veneto. In particolare, eclatante è il caso della Mantovani Spa finora promotrice di tutte le tre operazioni cui ha partecipato (prolungamento A27, nuove tangenziali e indirettamente nella Via del Mare). I promotori contano sul diritto di prelazione. Perfino in caso di sconfitta nella gara, viene riconosciuto dal vincitore l'importo delle spese dichiarate nella predisposizione dell'offerta. E nel 2007 la Mantovani ha registrato utili per 13,5 milioni contro i 500 mila euro del 2001...» afferma Bortoli. E dubbi pesanti sul conto economico, perfino del Passante di Mestre: «In teoria, il project financing serve al pubblico per favorire l'attuazione di infrastrutture perché il codice dei contratti assegna ai privati il rischio d'impresa e di mercato. In pratica, la bilancia è tutt'altro che in equilibrio: il Passante nel 2009 ha registrato il 30% in meno di traffico, con conseguente sforamento del piano finanziario e intervento della Regione a ripianare il deficit».

Chisso non era abituato a farsi controllare. Tanto meno nel merito dei conti. Ed è sbottato con una dichiarazione inferocita: «Bortoli non può mica calunniare per sentito dire. Si informi e dica almeno cose fondate. Simili affermazioni sono prive di qualunque fondamento. Nessuna convenzione regionale prevede che se i ricavi sono inferiori alle previsioni, vi sia un ripiano con un contributo della Regione o con aumento delle tariffe. Le convenzioni prevedono, invece, che in casi eccezionali i concessionari possano richiedere la revisione della convenzione come del resto espressamente indicato dall'art. 143, comma 8, del codice dei contratti».

Bortoli ha mantenuto il punto: «Confermo tutto, anche perché ciò che sostengo rientra nelle decisioni della giunta regionale. Il Passante? È vero che non è stato realizzato in project financing: tuttavia è un esempio dei rischi che potranno esserci sugli equilibri del bilancio regionale. Il piano economico finanziario del Passante non è in linea per Galan, che ha manifestato il suo disappunto in più occasioni e pubblicamente. Chi dovrebbe informarsi meglio è l'assessore Chisso».

Proprio questa polemica ha rimesso sotto i riflettori il «giro» delle imprese votate ai cantieri pubblici. Mantovani Spa significa imbattersi nell'ingegner Piergiorgio Baita. Comincia la carriera alla Furlanis, l'impresa di costruzioni guidata da Giovanni Mazzacurati, il futuro presidente del Consorzio Venezia Nuova. Dopo un passaggio a Italstrade, Baita si concentra sugli appalti: è il vero stratega del Consorzio Venezia Disinquinamento. Cantieri in laguna e «pulizia» degli acquedotti veneti. Alessandra Carini, firma di punta del gruppo Espresso in Veneto, evidenzia la geopolitica degli anni Novanta: «Il Consorzio era controllato dalla veneziana Iniziativa (al vertice Orazio Rossi), che doveva essere il cilindro dal quale fare uscire progetti e soldi per le infrastrutture e che diventa una sorta di salotto buono delle imprese di costruzioni dove siedono Maltauro, Grassetto, Ligresti e Dino Marchiorello, allora presidente degli industriali veneti e di Antonveneta. Anche Baita ha solide amicizie politiche: è braccio destro di Cremonese, doroteo, presidente della giunta regionale. Anche lui finisce travolto dalla Tangentopoli veneta: Felice Casson e Ivano Nelson Salvarani lo fanno arrestare nell'ambito dell'inchiesta che svela la spartizione degli appalti tra i socialisti di Gianni De Michelis e i democristiani di Bernini e Cremonese. Parla con i giudici per ore, svelando i meccanismi di distribuzione degli appalti. Ne esce con un'assoluzione».

Baita si trincerò dietro il ruolo di esecutore dei compiti assegnati dall'impresa. Allora, in Veneto, si poteva lavorare solo con la «benedizione» dei partiti. Le Procure fecero crollare gli imperi edilizi di Tangentopoli, anche grazie ad altri top manager come Baita che scaricarono le responsabilità penali. Si disintegrò la Grassetto che aveva monopolizzato Padova, mentre a Vicenza non fu semplice sopravvivere per la Maltauro. All'epoca, fece scuola l'ordinanza di un magistrato sull'inconsapevole trasporto di valigette anche per conto delle cooperative...

Vent'anni dopo, in Veneto sembrerebbero esserci i presupposti per una specie di replica riveduta e corretta. Ancora lavori con i soldi pubblici. Di nuovo, imprese in pole position. E setacciando le sigle dei consorzi affiorano le storiche alleanze con le coop. E' la politica business oriented che non è mai stata solo il marchio di fabbrica del centrodestra. Il mercato dei lavori pubblici nelle sette province vale 3 miliardi all'anno. La Regione, da sola, finanzia lavori per 700 milioni. E nel 2008, secondo i dati ufficiali, oltre il 65% delle opere pubbliche sono state realizzate proprio in project financing. Alla vigilia delle elezioni di marzo, la fotografia del comparto sanitario era più che eloquente. In Lombardia il «modello Formigoni» che stempera il pubblico grazie alla Compagnia delle Opere aveva previsto 17 progetti del valore di oltre 1,2 miliardi. Il Veneto segue a ruota con 6 progetti da 846 milioni. La Toscana "rossa", invece, non va oltre 546 milioni.

Una tendenza precisa, spesso e volentieri alimentata da una sorta di «unità nazionale» già sperimentata in Veneto. A Padova lo stadio delle tangenti e il palazzo di giustizia furono concepiti, approvati e costruiti proprio sull'onda del «pentapartito democratico». Adesso si replica con il Grande Raccordo Anulare, naturalmente in project financing, grazie alla sintonia istituzionale fra Vittorio Casarin (ex presidente della Provincia che guida la società promotrice) e il sindaco Flavio Zanonato. Nella Gra Spa, infatti, il 4% delle azioni risulta detenuto proprio dalle imprese costruttrici: Mantovani Spa è di nuovo la capofila. Insieme al Consorzio Cooperative Costruzioni di Bologna e ad un altro pool di società del settore edilizio che il 22 dicembre 2006, nello studio del notaio Nicola Cassano, si sono costituite nel Consorzio Gra imprese padovane. Una sintomatica alleanza locale, visto che si tratta di sei sigle e personalità tutt'altro che marginali. Intercantieri Vittadello, Alissa Spa e Fratelli Gallo Srl sono imprese dell'Alta padovana, quanto Road Spa di Cittadella che fa capo alla famiglia del futuro presidente di Confindustria Massimo Pavin. Con loro il Consorzio stabile Consta che riunisce la galassia che fa capo

alla Compagnia delle Opere (da Mattioli a Ste Energy, dalle coop sociali Giotto e Tintoretto a Geobasi). Infine, la Sicea Spa di Vigonza che significa Rizzani De Eccher ovvero chi ha fatto viaggiare il prototipo del tram targato Lohr. Ma anche Leonardo Cetera, il manager della Grassetto che negli anni '90 fu spazzata via da Tangentopoli. Era tornato in auge come presidente dell'associazione costruttori edili; compare, puntualmente, ad ogni "snodo" degli affari con le amministrazioni locali.

E' la strada maestra dell'economia opaca. In Veneto, si procede con la cara vecchia concertazione. A Vicenza, la pianificazione urbanistica della giunta Variati non può prescindere dalla professionalità del mancato sindaco di centrodestra. A Venezia, il restyling del Lido è nelle mani di una società costituita dall'ex assessore alla cultura. E nessuno ha voglia di preoccuparsi degli «strani» flussi di denaro che alimentano il mercato immobiliare, ultima frontiera del modello veneto. Prima, sempre i soliti? Anche nella Regione di Zaia?



L'espresso 07.05.2009

Attualità – POLITICA E AFFARI / IL CASO VENETO

La segretaria ne ha fatta DI SUPER-STRADA

L'ex assistente del governatore Galan ha costruito un impero di società con base a San Marino. Che si danno, molto da fare nei grandi appalti della regione

di Vittorio Malagutti

Gli avversari politici del suo capo, senza grande sfoggio di fantasia, si erano inventati per lei il soprannome di "Dogessa". Maligni. A quei tempi, era il 2005, Claudia Minutillo faceva da segretaria a Giancarlo Galan, governatore, e quindi "Doge", del Veneto. La signora sfoggiava modi spicci e un'aria vagamente manageriale, ma certo nessuno si aspettava di ritrovarla, a quattro anni di distanza, addirittura a capo di un piccolo gruppo finanziario-industriale. Costruzioni, immobili, editoria: un network di società, tutte targate Minutillo, nate e cresciute dopo che la collaboratrice di Galan ha lasciato il suo incarico in Regione.

Ovviamente si parte dal Veneto, per arrivare fino a San Marino, il paradiso fiscale in terra di Romagna. Da quelle parti Minutillo, 4-5 anni compiuti lo scorso autunno, amministra la Finanziaria infrastrutture. A che serve? Non si sa. Il nome suggerisce un qualche impegno nei grandi lavori, strade, ponti e così via. A ben guardare, però, la ditta con base sul Monte Titano non ha nessuna attività in Italia. Insomma, ha tutta Paria di una scatola vuota, almeno per il momento.

Non finisce qui, perché a San Marino ha sede anche la Bmc broker, un'altra società gestita dall'ex braccio destro di Galan. Nel 2006 questa sigla, sconosciuta ai più, si vide assegnare incarichi e parcelle dalla giunta di centrodestra. C'è da pubblicizzare il Sistema metropolitano regionale? Ci pensa la Bmc di San Marino. Cerimonia al porto di Venezia? La regia dell'evento è firmata Bmc. Cose piccole, tutto sommato, che però all'epoca sollevarono malumori e sospetti in consiglio regionale. Ma il bello arriva dopo, con il cemento. Sì, perché, a quanto pare, la segretaria diventata imprenditrice di successo ha

sviluppati una gran passione per le opere pubbliche. Un cambio in corsa, il suo. Smessa la divisa da dipendente pubblico è tornata a bussare alle porte della Regione, ma questa volta a caccia di appalti. Dapprima, a sorpresa, il suo nome spunta tra gli amministratori della Pedemontana, la società a capitale privato (Autostrade. Impregilo, banche e altre imprese di costruzioni) chiamata a realizzare il progetto in discussione da decenni di una nuova strada tra Vicenza e Treviso. Questo primo incarico diventa un trampolino di lancio verso nuovi affari.

In effetti il Veneto, da qualche tempo, è una miniera di occasioni. Passanti, bretelle, strade e autostrade. La torta vale miliardi. E in questa girandola di progetti si è ritagliata un ruolo anche la ex "Dogessa". Un posto al sole: Piuttosto uno strapuntino, ma su un treno che viaggia a tutta velocità. Lo guida Piergiorgio Baita, gran capo della Mantovani spa. Baita, 60 anni, veneziano, è un asso pigliatutto delle costruzioni. Da anni ormai la Mantovani, controllata dalla famiglia Chiarotto, fa incerta di appalti in tutto il Triveneto. Il giro d'affari cresce di conseguenza: 210 milioni nel 2005, 348 milioni l'esercizio successivo, e nel 2007, ultimo dato disponibile, 41; milioni con 13 milioni di profitti.

Baita comanda, ma Minutillo si è messa in scia. Prendiamo l'azienda veneziana Adria infrastrutture. A prima vista sembra una sigla marginale, una delle tante che nuota nel gran mare dei lavori pubblici. Dalle carte societarie però spuntano nomi e affari importanti. L'azionista principale è il gruppo Mantovani, quello di Baita. Mentre al timone della società, con i gradi di consigliere delegato, c'è proprio lei, l'ex collaboratrice del governatore, che partecipa anche al capitale. La sua quota, il 5 per cento, risulta intestata a una società di Mestre, la Investimenti srl. Senza dare troppo nell'occhio, in questi ultimi anni Adria infrastrutture si è conquistata la sua fetta di lavori pubblici. Sono appalti regionali, assegnati con la regia dell'assessore veneto ai Trasporti, il forzista Renato Chisso, instancabile promoter di grandi opere dalla Laguna fino alle Dolomiti, in un diluvio di progetti, cemento e asfalto. Qualche esempio: Adria infrastrutture guiderà l'associazione di imprese chiamata a costruire la "Via del mare", la superstrada a pedaggio che dovrebbe collegare l'autostrada A4 con il litorale di Jesolo. In totale quasi 20 chilometri di tracciato con due viadotti, sette sottopassi, 6 caselli. **Poi c'è il cosiddetto passante Alpe Adria, 85 chilometri di autostrada per unire Longarone a Tarvisio attraverso il Cadore e la valle del Tagliamento. Un primo tratto di 20 chilometri sarà realizzato in base al progetto presentato da Adria infrastrutture insieme a Mantovani e alla romana Fincosit.**

Non sempre fila tutto liscio. L'anno scorso, per esempio, la coppia Baita-Minutillo puntava su un'area messa in vendita dall'Autorità portuale a Marghera. All'asta però è risultata vincente l'offerta di una società immobiliare gestita dal finanziere Andrea De Vido. Risultato: la gara va ai supplementari, tra ricorsi e controricorsi al Tar, ma la rimonta a questo punto sembra difficile.

Poco male, perché ormai la segretaria-manager è lanciata. E di recente, a quanto pare, si è buttata a capofitto anche nel gran business dell'editoria. La rampante Minutillo, infatti, ricopre il ruolo di consigliere delegato in sei società gemelle. Si chiamano "Il Venezia", "Il Verona", "Il Treviso", "Il Padova", e così via, con i nomi di tutti i capoluoghi di provincia veneti esclusa Rovigo e con l'aggiunta di Mestre. Questi marchi corrispondono ad altrettanti omonimi giornali pubblicati dal gruppo editoriale E Polis del finanziere Alberto Rigotti. Come funziona? Semplice, spiega Rigotti, «le società possiedono le testate e le affittano all'editore». Un modo come un altro, sostiene Rigotti, per stringere alleanze a livello locale. E in effetti tra i soci delle singole testate troviamo, oltre alla E Polis, anche la solita Adria infrastrutture del gruppo Mantovani insieme alla Pizzarotti. Quest'ultima è una grande impresa di costruzioni con sede a Parma, ma è sbarcata in Veneto per giocare da protagonista nella partita miliardaria dei lavori pubblici.

L'estate scorsa, per dire, Mantovani e Pizzarotti si sono aggiudicate insieme la ricca commessa per realizzare la superstrada che unirà tra loro le tangenziali di Padova. Vicenza e Verona, una sorta di raddoppio dell'autostrada Serenissima. Insomma, il piatto forte dell'alleanza sono gli appalti, ma a fare da contorno c'è l'editoria, con i quotidiani veneti del gruppo E Polis. Sarà un caso, o forse no, ma a gestire il business dei giornali è stata nominata proprio la neo-manager Minutillo. Cioè l'ex segretaria di Galan, nonché buona amica di Chisso, i due politici che gestiscono incarichi e commesse.