

## Rassegna del 12/11/2020

### SCENARIO

12/11/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6 «Le manutenzioni calavano e venivano distribuiti più utili» - «Le manutenzioni calavano così si distribuivano più utili»	Priante Andrea	1
12/11/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Mose in azione e 148 milioni «Ora la sfida del Recovery Fund» Consorzio, arriva il liquidatore	Zicchiero Monica	3
12/11/2020	Gazzettino	8 Autostrade, arrestati gli ex vertici «Sicurezza per ignorata per fare utili» - Autostrade, arrestati gli ex vertici per le manutenzioni fantasma	Allegri Michela	5
12/11/2020	Gazzettino	8 Tomasi: «Intervenuti subito per ripristinare le barriere» Ora con Cdp tempi più lunghi	Dimito Rosario - Mancini Umberto	7
12/11/2020	Gazzettino	9 «Anche dopo il licenziamento era lui a governare l'azienda» - «Anche dopo il licenziamento Castellucci governava in Aspi»	Allegri Michela	9
12/11/2020	Gazzettino	13 Intervista a Elisabetta Spitz - Spitz: «Così dopo l'Aqua granda ho fatto funzionare il Mose» - «Così dopo l'Aqua granda ho fatto funzionare il Mose»	Brunetti Roberta	13
12/11/2020	Gazzettino Padova	15 Ater, assegnati 100 alloggi Favorite le giovani coppie	Rodighiero Alberto	16
12/11/2020	Gazzettino Venezia	7 Noale, lavori da record: primo piano già pronto	Sperandio Alvise	17
12/11/2020	Gazzettino Venezia	19 Maxi donazione per la ciclabile: «Così sarà pronta in anticipo»	G.Bab	19
12/11/2020	Gazzettino Venezia	16 Brenta e Naviglio Il Consorzio "bloccherà" l'acqua	Zanferrari Srara	20
12/11/2020	Gazzettino Venezia	17 Il Comune compra il cinema «Rilanceremo "Bersaglieri" - Bersaglieri, via all'acquisto	Fusaro Melody	21
12/11/2020	Gazzettino Venezia	13 Sostegno all'affitto, apre un bando regionale	...	23
12/11/2020	Gazzettino Venezia	14 Punta San Giuliano, appalto affidato per oltre 5 milioni	Fusaro Melody	24
12/11/2020	Mattino Padova	27 In breve - Oggi l'assegnazione degli alloggi Erp	...	26
12/11/2020	Nuova Venezia	20 Dall'acqua granda al Mose in un anno I ricordi della città e tutti i nodi irrisolti - Il Mose funziona ma i problemi della salvaguardia non sono risolti	Vitucci Alberto	27
12/11/2020	Nuova Venezia	20 Ventitrè milioni ai privati Firmato il nuovo decreto	A.V	30
12/11/2020	Nuova Venezia	24 Musolino va verso Civitavecchia Si apre la corsa alla successione	Favarato Gianni	31
12/11/2020	Nuova Venezia	24 Monitoraggio dell'aria nell'area ex Monopoli	...	33
12/11/2020	Nuova Venezia	24 Un progetto per sdoganare le merci in mare	...	34
12/11/2020	Nuova Venezia	24 «Sempre più sinergie fra Trieste, Monfalcone Venezia e Chioggia»	...	35
12/11/2020	Nuova Venezia	29 Al via i lavori nell'area della Cantina dei Talenti	G.Ca	36
12/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	14 autostrade, arrestato l'ex Ad - Autostrade, bufera e arresti per barriere fonoassorbenti «Sono attaccate col vinavil»	Fregatti Tommaso - Grasso Marco	37
12/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	14 Tomasi: «Taglio netto col passato La manutenzione migliora i conti»	Menduni Marco	40
12/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15 Mion nelle intercettazioni «meno manutenzioni, più utili» - Mion al telefono: «Più utili e meno manutenzioni»	Paolini Roberta	41
12/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15 Buffagni: manleva scelta obbligata Stato aspetta 1,5 miliardi da Atlantia	...	43
12/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15 «I cavi del Morandi son corrosi» «E allora asciugali con l'aria...»	...	44
12/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	18 Oggi cantiere notturno nel nodo di Palmanova	...	45
12/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	19 Il blitz per il polo autostradale accende la contesa sulla A4	Marian Matteo	46
12/11/2020	Resto del Carlino Rovigo	7 Il Superbonus, come si applica. Esperti in cattedra	...	48
12/11/2020	Tribuna Treviso	31 Traforo, apertura appesa a un filo per l'innesto verso Sant'Andrea	Dal Mas Francesco	49

**AUTOSTRADE, BENETTON E L'INCHIESTA BIS MION INTERCETTATO**

## «Le manutenzioni calavano e venivano distribuiti più utili»

**TREVISO** Le manutenzioni sulle autostrade «le abbiamo fatte in calare», perché così si risparmia e «distribuiamo più utili... e Gilberto (Benetton, ndr) e tutta la famiglia erano contenti». Sono alcune delle frasi che spuntano dalle intercettazioni delle telefonate di Gianni Mion, attuale presi-

dente di Edizione, la holding della galassia Benetton, che compaiono nell'inchiesta parallela a quella del crollo del ponte Morandi. Conversazioni, tra cui quella col veneziano Giorgio Brunetti, che sono successive alla tragedia. L'inchiesta ha portato all'arresto di tre manager e tre ex dirigenti di Aspi. a pag. 6 **Priante**

# «Le manutenzioni calavano così si distribuivano più utili»

Autostrade, Benetton e l'inchiesta-bis, Mion al telefono col veneziano Brunetti. «Gilberto? Non aveva competenze»

### La tesi del gip

«Castellucci continuava a governare: cercava azionisti col marito di Sabrina Benetton»

**TREVISO** A quanto pare, Giovanni Castellucci - ex amministratore delegato di Autostrade per l'Italia e di Atlantia - continuava a comandare anche dopo il settembre 2019, quando i Benetton (che con Edizione controllano il 30% di Atlantia che a sua volta controlla l'88% di Autostrade) lo spinsero a farsi da parte. E intanto Gianni Mion, presidente della holding della dinastia trevigiana fino al 2016 e richiamato nel '19 dopo i tragici fatti del ponte Morandi, si lasciava andare a riflessioni sulle manutenzioni che «le abbiamo fatte in calare», perché così si risparmia e «distribuiamo più utili».

Sono alcuni dei retroscena che emergono dalle carte dell'inchiesta della guardia di finanza che - coordinata dalla procura di Genova - ieri ha arrestato tre ex dirigenti di Aspi nell'ambito di un filone parallelo a quello del crollo del ponte di Genova: per i magistrati, «sapevano della difettosità» di alcune barriere insonorizzanti e «della loro pericolosità». Si

tratta di pannelli che rischiavano di staccarsi a causa del vento forte che soffia in alcune zone della Liguria ma che per lungo tempo non vennero sostituiti.

Il gip Paola Faggioni sottolinea «alcune conversazioni dalle quali emerge l'elevata redditività di Aspi e la conseguente distribuzione di ingenti dividendi tra gli azionisti, derivata in parte dalla spregiudicata linea imprenditoriale improntata alla sistematica riduzione delle manutenzioni della rete autostradale». E l'esempio, secondo il giudice, lo fornisce proprio un dialogo tra Mion, manager di punta della famiglia Benetton, e il veneziano Giorgio Brunetti, ex amministratore di varie società dello stesso gruppo (nessuno dei due è indagato). L'intercettazione è del 2 febbraio 2020 e Mion sembra rivangare i primi anni dell'ingresso della dinastia di Ponzano in Autostrade, quando «Castellucci diceva: "Facciamo noi", e Gilberto (Benetton, ndr) eccitato, perché lui guadagnava e suo fratello di più...». E Brunetti concorda: «Quando hanno acquistato quella roba, era una roba che loro non potevano neanche governare... Si erano innamorati di sta roba senza sapere i

rischi che c'erano...». Ed è a questo punto che Mion sembra riferirsi al passato - agli anni in cui Gilberto Benetton, scomparso nel 2018, era saldamente al timone - quando azzarda: «Il vero grande problema è che le manutenzioni le abbiamo fatte in calare, più passava il tempo e meno facevamo... così distribuivamo più utili... esatto... e Gilberto e tutta la famiglia erano contenti».

Il giudice scrive che Castellucci va arrestato anche perché esiste «un profondo legame tra lui e la società» al punto da riuscire ancora a «influire sulle scelte» anche dopo essere stato accompagnato alla porta dai Benetton, lo scorso anno.

Il 3 gennaio 2020 Mion parla con Carlo Bertazzo, il nuovo amministratore delegato di Atlantia, e ammette: «La verità è che Castellucci sta ancora governando il processo (aziendale, ndr)» e lo fa - osserva il giu-



dice - «seminando» il concetto secondo il quale Gilberto Benetton e il consiglio di Atlantia fossero a conoscenza delle omesse manutenzioni. «Gilberto chissà cos'ha capito... Il nostro problema è l'incompetenza... di Gilberto». Secondo il gip, l'influenza dell'ex Ad sulle scelte del Gruppo, emerge anche quando Mion dimostra di sapere che proprio Castellucci «si sta adoperando in accordo con Ermanno Boffa (marito di Sabrina Benetton) a ricercare nuovi azionisti per Atlantia».

Ma questo accadeva mesi dopo la sua cacciata. Prima, Castellucci tentava disperatamente di ricostruire buoni rapporti con lo Stato all'indomani del disastro del ponte Morandi, nella speranza così di mantenere la concessione. E lo faceva, ad esempio, promettendo i soldi di Atlantia per «salvare» banca Carige. Tutto inutile. E infatti, a settembre 2019 intuì che una parte dei Benetton voleva allontanarlo. «Ci sono voci di un ribaltone a Treviso», confidò a un consigliere di Atlantia. La decisione su un'eventuale cacciata, però, doveva passare attraverso i voti del Cda. «Io conto su di te», disse. Gli andò male. E da lì cominciò il nuovo corso della holding griffata Benetton.

**Andrea Priante**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

(altri servizi  
 sul Corriere della Sera)



**Sede centrale**

Il quartier generale di Autostrade per l'Italia a Roma. La holding Edizione dei Benetton ne controlla l'88%, attraverso il 30% di Atlantia

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

# Mose in azione e 148 milioni «Ora la sfida del Recovery Fund» Consorzio, arriva il liquidatore

Un anno fa l'acqua grande. Spitz: siamo riusciti ad alzare le dighe nonostante il covid

**VENEZIA** Un anno dopo è un'inondazione di dichiarazioni e di amarcord nella quale fa fatica a stare a galla la cronaca di dodici mesi che tra emergenza ambientale e sanitaria hanno portato Venezia sull'orlo di un cambiamento epocale. L'acqua grande che ha piegato la città è stata la ferita che paradossalmente ha portato la cura dopo decenni in cui i soldi per il Mose, che procedeva lento, dovevano bastare per tutto. Innanzitutto, che ha dragato tutte le altre risorse si è scossa dal sonno degli impianti da completare, dei collaudi da fare, dell'avviamento da organizzare e si è messa in azione: prima in estate per la prova generale, poi lo scorso mese ha tenuto Venezia all'asciutto. «Il Mose c'è, abbiamo avuto il coraggio di usarlo perché gli addetti ai lavori erano sicuri del loro lavoro», spiega il provveditore alle Opere Pubbliche Cinzia Zincone. «In un anno abbiamo portato a funzionamento il Mose nonostante il Covid», rimarca il commissario all'opera Elisabetta Spitz. «Ora si va a completare l'opera che vedrà sotto esame al suo termine tutto il "sistema" Mose». Non solo paratoie, perché l'errore di dirottare tutto lì si perdona una volta sola.

Dopo la tempesta del 12 novembre il governo ci ha messo

148 milioni di euro per riparare i danni, ricorda il ministro M5S per i Rapporti con il Parlamento Federico D'Incà, sottolineando che se è vero che grazie al Mose Venezia è più sicura, «l'opera che va portata a termine secondo la massima trasparenza» e che ormai è tempo di andare oltre e investire anche sulla lotta ai cambiamenti climatici grazie alle risorse del Recovery Fund. «La messa in funzione del Mose e la sua efficacia sono i punti sui quali dobbiamo iniziare a ripensare il nostro futuro — scandisce il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta — Venezia merita di andare oltre la fase necessaria e imprescindibile dei ristori stanziati dal governo: basta alle polemiche, ripartiamo dalla nostra storia, ritroviamo lì la forza e la capacità di rinascere». Ieri il sindaco e commissario per l'emergenza Luigi Brugnaro, ha firmato il quindicesimo decreto per altri 2,7 milioni di risarcimento danni. Vincente la scelta del Comune di anticipare i rimborsi per stralci a fronte della presentazione di almeno il 30% delle fatture per lavori e acquisti: «Già risarciti 4.109 soggetti per 23,5 milioni di euro», scandisce il sindaco. La conta dei ristori è essenziale. Ma la città piegata, ferita e risorta,

vuole che non accada mai più. Il presidente della Regione Luca Zaia rinforza l'orgoglio di una ripresa fulminea e tenace: «Ha il sapore dell'incredibile pensare che un anno fa mi recavo a visitare una Venezia sfigurata dalla violenza di un'acqua alta senza precedenti. Mai avrei pensato che oggi saremmo stati impegnati in una guerra senza quartiere contro un nemico invisibile. Ma non ho mai messo in dubbio che i Veneti avrebbero superato il dramma. Nel nostro Dna c'è la tenacia ad andare avanti, la fatica». Soldi e referenti giusti aiutano, però. Entro sabato il governo nominerà il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova (un tecnico), poi sarà la volta del presidente della nuova Autorità per la Laguna. Ai comitati ambientalisti che hanno scritto al premier Giuseppe Conte per chiedere una nomina di alto e specchiato profilo per segnare il cambio di passo dopo lo scandalo Mose, si unisce la voce della senatrice 5s Orietta Vanin che chiede comportamenti integerrimi, trasparenza e discontinuità: «Persone di "nomina nuova"». Non dirigenti attualmente al lavoro sulla salvaguardia.

**Monica Zicchiero**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





# Autostrade, arrestati gli ex vertici «Sicurezza ignorata per fare utili»

► Ai domiciliari l'ex ad Castellucci. L'accusa: false manutenzioni

Materiali scadenti e scarsa manutenzione, per abbattere le spese e massimizzare i profitti. Il tutto a discapito della sicurezza. Viadotti, gallerie, pannelli fonoassorbenti: per anni la rete autostradale è stata «insicura». È il quadro «desolante» - per usare le parole del gip - che emerge dall'inchiesta della procura di Genova che ha portato agli arresti domiciliari l'ex ad di Autostrade e di Atlantia (azienda capofila del gruppo Benetton), Giovanni Castellucci, e altri due ex manager, Michele Donferri Mitelli e Paolo Berti, rispettivamente ex responsabile manutenzioni e direttore centrale operativo dell'azienda.

Dimito e Mancini a pagina 8

# Autostrade, arrestati gli ex vertici per le manutenzioni fantasma

► Ai domiciliari in tre, c'è anche l'ex ad Castellucci ► I manager sapevano che le barriere utilizzate lungo un tratto di strada erano pericolose e danneggiate  
Le accuse sono due: frode e attentato alla sicurezza

**I PM: «INTERVENTI MAI REALIZZATI PER RISPARMIARE SOLDI»  
ASPI: «GLI INDAGATI SONO STATI ALLONTANATI, LE STRADE SONO SICURE»**

## L'INCHIESTA

ROMA Materiali scadenti e scarsa manutenzione per abbattere le spese e massimizzare i profitti. Il tutto a discapito della sicurezza. Viadotti, gallerie, pannelli fonoassorbenti: per anni la rete autostradale è stata «insicura». È il quadro «desolante» - per usare le parole del gip - che emerge dall'inchiesta della procura di Genova che ha portato agli arresti domiciliari l'ex amministratore delegato di Autostrade e di Atlantia, Giovanni Castellucci, e altri due ex manager, Michele Donferri Mitelli e Paolo Berti, rispettivamente ex responsabile manutenzioni e direttore centrale dell'azienda.

da. Il gip ha anche disposto l'interdizione per un anno per altri tre dirigenti indagati, Stefano Marigliani, già direttore del primo tronco di Autostrade ora trasferito a Milano, Paolo Strazzullo, ex responsabile delle ristrutturazioni pianificate sul Morandi (mai eseguite per l'accusa) ora distaccato a Roma, e Massimo Meliani di Spea. Le accuse: attentato alla sicurezza dei trasporti e frode in pubbliche forniture.

## LE BARRIERE

Al centro dell'inchiesta - è uno dei fascicoli scaturiti dalla maxi-indagine sul crollo del Morandi avvenuto nell'agosto di due anni fa - ci sono le barriere fonoassorbenti utilizzate in alcuni tratti di autostrada («60 chilometri su 3.000, peraltro con barriere già messe in sicurezza», specifica Aspi in una nota). Secondo l'accusa, gli indagati sapevano delle problematiche e avrebbero cercato di insabbiarle per risparmiare sulle manutenzioni. Erano consapevoli che i materiali erano

difettosi e del potenziale pericolo per la sicurezza stradale, con rischio di cedimento nelle giornate di forte vento: le barriere «non erano in grado di sopportare l'azione del vento ed erano perciò a rischio ribaltamento e in diverse occasioni si erano concretamente ribaltate sulla strada», si legge negli atti.

## MASSIMIZZARE I PROFITTI

Il gip usa parole pesanti e descrive «una politica imprenditoriale volta alla massimizzazione dei profitti derivanti dalla concessione con lo Stato mediante la riduzione e il ritardo delle spese necessarie, a sca-



pito della sicurezza pubblica». Di più: «L'elevata redditività di Aspi - aggiunge il giudice - e la conseguente distribuzione di ingenti dividendi tra gli azionisti, derivava in parte dalla spregiudicata linea imprenditoriale improntata alla sistematica riduzione delle manutenzioni». A svolgere le indagini, la Guardia di finanza coordinata dal procuratore aggiunto Paolo D'Ovidio e dai pm Massimo Terrile e Walter Cotugno. Tra gli indagati figura anche l'attuale ad Roberto Tomasi, la cui posizione appare però marginale e potrebbe essere archiviata.

Analizzando la documentazione acquisita dopo il crollo del viadotto, gli investigatori hanno scoperto che nel 2016 e nel 2017 si erano verificati due distacchi delle barriere lungo le autostrade liguri. Cedimenti nascosti con piccoli escamotage, come «l'abbassamento delle ribaltine». Un sistema che, sottolinea il gip, oltre a non avere risolto nulla, avrebbe anche esposto

«a un elevatissimo rischio» la sicurezza della circolazione. Le barriere erano state progettate male e costruite con materiale non a norma e di scarsa qualità, che non aveva nemmeno la certificazione CE.

Se Castellucci «era perfettamente al corrente della situazione di problematicità delle barriere e costantemente informato sulle sue decisioni per la gestione delle stesse», sottolinea il gip, a gestire il sistema sarebbe stato Donferri: puntava al massimo risparmio per distribuire utili anche ai nuovi soci tedeschi e cinesi. Dopo il suo licenziamento avrebbe pure cercato di trafugare atti utili alle indagini e convinto Berti a «seguire la linea aziendale», evitando di accusare l'ex top manager in tribunale.

Castellucci non è più amministratore delegato di Aspi da settembre 2019, quando, a un anno dal crollo del Ponte Morandi, ha lasciato la guida della holding Atlantia concordando una buonuscita da 13 milioni, poi congelata. Motivando-

ne l'arresto, il gip sottolinea il suo profondo legame con il gruppo societario, anche dopo la sua formale uscita, e la capacità di «influire sulle decisioni dell'azienda». I suoi legali, gli avvocati Carlo Longari, che si occupa dell'inchiesta sulle barriere, Massimiliano Foschini e Giovanni Paolo Accinni, che invece seguono gli aspetti relativi al crollo del Morandi, in una nota esprimono «stupore e preoccupazione per un provvedimento che non si giustifica in sé e che non si vorrebbe veder finire a condizionare una vicenda, quella del crollo del Morandi, che con quella odierna non ha nulla a che vedere. Si tratta di due vicende completamente distinte. L'ingegner Castellucci è fuori da Autostrade da quasi due anni e da più di un anno non ha più avuto rapporti con il gruppo. Nel rispetto della legge - conclude la nota - si seguirà a garantire la massima collaborazione alla magistratura».

**Michela Allegrì**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'indagine di Genova



Il viadotto Torrente Bisagno sulla A12, uno dei viadotti sorvegliati speciali dalla Procura di Genova nell'ambito dell'inchiesta sui mancati lavori di manutenzione da parte di Autostrade

# Tomasi: «Intervenuti subito per ripristinare le barriere» Ora con Cdp tempi più lunghi

**L'AD DELLA SOCIETÀ CERCA DI ESORCIZZARE LO SPETTRO DEL COMMISSARIAMENTO «ORMAI IL VERTICE È TUTTO CAMBIATO»**

## LA TRATTATIVA

MILANO «La reazione della società alla problematica delle barriere Integautos è stata rigorosa, com'era giusto che fosse. Dal 2019 a gennaio 2020 i nostri tecnici sono intervenuti per mettere in sicurezza quelle barriere». Roberto Tomasi è fermo nella voce. «Parallelamente, a gennaio 2020 insieme al Mit abbiamo predisposto un piano di sostituzione di questa tipologia di barriere, che è in corso e si concluderà nel 2021. Nell'aprile successivo il nostro cda ha stanziato 170 milioni, tutti a carico dell'azienda, per finanziare l'operazione». L'ad di Autostrade non ci sta e respinge lo spettro di un intervento straordinario sul gruppo Atlantia dove comunque gli sviluppi giudiziari di ieri con gli arresti dell'ex ad Giovanni Castellucci e di tre ex manager, potrebbero rendere complicato il cammino per la cessione di Aspi. Dopo l'incubo-revoqa, da ieri aleggia il fantasma del commissario. La politica soffia sul fuoco, i Cinquestelle avrebbero voluto un atto d'imperio per togliere la concessione al gruppo dopo il crollo del Morandi: non ci sono riusciti. Ma il commissario potrebbe concretizzarsi sulla scia dell'indagine della procura, in piedi da oltre un anno ma venuta a galla proprio nel momento più delicato.

Sia chiaro, rientra nei poteri dei pm sollevare l'applicazione dell'art 231 che prevede «la responsabilità penale in capo alla società in conseguenza dei reati commessi da parte di persone che rivestono ruoli apicali».

Anche l'Anac ora potrebbe intervenire in funzione della concessione. In passato si sono verificati due casi analoghi: Italcementi in Sicilia e le imprese della piattaforma Expo a Milano. Dal Mit fanno capire che il commissariamento è una ipotesi infondata sia sotto il profilo giudiziario che politico, ma al Mise la pensano diversamente.

## IL NODO-MANLEVA

Comunque è curioso che l'accelerazione avvenga a ridosso del termine del 30 novembre posto da Atlantia a Cdp per fare un'offerta vincolante sull'88% di Autostrade. Sarebbe il terzo tentativo che chiude con un insuccesso, dopo i due negoziati arenatisi sulla manleva. E proprio la richiesta di una garanzia più corposa sul contenzioso pregresso potrebbe adesso di nuovo rinviare l'esito di una partita che comunque Atlantia si vuol giocare a tutto campo, nel caso in cui con Cassa non dovesse andare, convocando entro il 15 gennaio l'assemblea per la scissione proporzionale di Autostrade, in esecuzione del famoso accordo con il governo del 14 luglio. Resta il fatto che Cdp ancora oggi non è nelle condizioni di fare un'offerta migliorativa rispetto alle due precedenti non vincolanti (8,5-9,5 miliardi per il 100%). Non può farla perché gli sviluppi del caso-Castellucci sono imprevedibili e perché governo e Art si rim-

balzano il P con le nuove tariffe. Da Via Goito tra l'altro, trapela stupore per l'allungamento inspiegabile dei tempi. Atlantia ritiene «non conforme» la valutazione fatta finora da Cassa, anche perché il fondo Tci (10%) punta su un valore di 11-12 miliardi, mentre Blackstone e Macquarie, partners di Cdp nella cordata, sono molto prudenti rispetto sui valori dell'offerta.

Per il momento Aspi deve gestire la nuova bufera giudiziaria. «Abbiamo fatto controlli generali su tutta la nostra rete a partire dal 2019 - prosegue Tomasi - attraverso qualificate società di ingegneria esterna. Un ruolo rilevante è svolto anche da autorevoli facoltà di ingegneria italiane. Siamo in piena sintonia e trasparenti con il Mit e tutte le recenti linee guida sulla manutenzione che osserviamo scrupolosamente ne sono la riprova. Lo dico in modo molto netto: andranno fatti tutti gli approfondimenti necessari, ma nelle intercettazioni si leggono affermazioni, atteggiamenti e modalità di comportamento che sono deprecabili, come non abbiamo mai mancato di evidenziare: Questi atteggiamenti non appartengono più alla nostra azienda. Nel corso di questi due anni abbiamo completamente cambiato il management e rivoluzionato il nostro modo di lavorare e i valori a cui ci ispiriamo, avviando uno dei piani industriali più rilevanti del Paese» conclude Tomasi.

**Rosario Dimito  
Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



L'ingresso della sede di Autostrade per l'Italia

Le intercettazioni

«Anche dopo il licenziamento era lui a governare l'azienda»



Michela Allegri

Un manager di successo, con legami ai piani alti della politica, della pubblica amministrazione, dell'industria. Poi, la bufera, dopo il crollo del ponte Morandi nel 2018 e la morte di 43 persone.

# «Anche dopo il licenziamento Castellucci governava in Aspi»

► Nelle intercettazioni il ruolo esercitato dal dirigente nonostante le sue dimissioni ► Il dialogo tra manager prima del crollo del Morandi: «I cavi sono corrosi», «Chissene...»

**L'INFLUENZA CHE L'EX AD AVEVA ANCORA SULL'AZIENDA HA SPINTO I MAGISTRATI A ORDINARE L'ARRESTO**

LE CARTE

ROMA Un manager di successo, con legami ai piani alti della politica, della pubblica amministrazione, dell'industria. Poi, la bufera, dopo il crollo del ponte Morandi nel 2018 e la morte di 43 persone. Quindi le dimissioni da Aspi e da Atlantia. Ma in molti restava la convinzione che Giovanni Castellucci continuasse a «governare» ogni cosa. Per questo il gip di Genova ha deciso di disporre per lui i domiciliari: c'è il rischio di reiterazione del reato e, soprattutto, di inquinamento probatorio. Contano i documenti, gli atti, le migliaia di intercettazioni. Un esempio dell'influenza dell'ex top manager nel gruppo societario emerge da una conversazione tra Gianni Mion, presidente di Edizione, la società capofila del gruppo Benetton a cui fa capo Atlantia - che a sua volta controlla Aspi e Spea - e Carlo Ber-

tazzo, attuale ad di Atlantia. Il primo dice che «Castellucci sta continuando a governare il processo aziendale del gruppo cercando anche di seminare il concetto secondo cui Gilberto Benetton e il cda di Atlantia fossero a conoscenza delle omesse manutenzioni sulla rete». La telefonata è del 3 gennaio 2020. Il gip sottolinea anche che «sono emerse le conoscenze da parte di Castellucci in ambienti di altissimo livello e la sua propensione alla strumentalizzazione delle conoscenze e dei rapporti a fini personali».

«NEL PROCESSO HO SEGUITO LA LINEA»

L'ex ad viene descritto come un soggetto dalla personalità «spregiudicata e incurante del rispetto delle regole, ispirata a una logica strettamente commerciale e personalistica, anche a scapito della sicurezza collettiva». Addirittura, in alcune intercettazioni - acquisite da un procedimento parallelo - Berti e Michele Donferri Mitelli (gli altri due ex manager finiti ai domiciliari) parlano della sua capacità di condizionare i loro comportamenti anche a livello processuale. La vicenda riguarda la morte di 40

persone che erano a bordo di un bus precipitato da un viadotto, e tra gli imputati davanti al tribunale di Avellino c'erano anche i vertici Aspi per la scarsa manutenzione delle barriere. Berti - che è stato condannato mentre Castellucci e altri sono stati assolti - sostiene di «non avere riferito la verità per difendere la linea aziendale, condotta che ha contribuito all'assoluzione di Castellucci» che, interessato al mantenimento di quella versione, avrebbe incaricato Donferri di tranquillizzarlo. Gli dice Donferri: «Ha chiesto una mediazione con te, ti vuole rasserenare, ti aiuterà per tutta la vita, ti vuole dare questo messaggio». Il gip specifica che pure lui è interessato alla tenuta delle versioni, visto che è indagato con Berti e Castellucci per il crollo del ponte Morandi: «Ho capito Paoloè - aggiunge di fronte alle rimproveranze di Berti - che tu sia stan-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

co non è che gli puoi imputa a lui che ci sono stati 43 morti de là... 40 de là, 43 de qua... stamo tutti sulla stessa barca». Berti si sfoga con la moglie: «Abbiamo dovuto difendere la linea, alla fine qualcuno c'è andato in mezzo capito? Quelli piccoli per un modo, quelli alti per un modo, e siamo rimasti in mezzo noi». Ma non è l'unico tentativo di Donferri di difendere l'ex top manager. Il gip ricorda che in occasione dell'interrogatorio di Castellucci nel procedimento per il crollo del Morandi nel novembre 2018, Donferri chiede al generale dei Carabinieri Franco Mottola - al quale chiede anche di aiutare il figlio di un amico a entrare nell'Arma - un trattamento di favore: «Dico, se poteva dare qualche indicazione a Genova... poveraccio non vorrei che lo trattassero male». Teme che Castellucci venga assediato dai giornalisti e il giorno dell'interrogatorio striglia il generale per non avergli fornito la scorta. Poco prima dell'arrivo di Castellucci, Donferri lo chiama perché non vede i militari e lui risponde di avere fatto «pressioni» sia sul comandante provinciale sia sul comandante della Legione Liguria. «Nella diretta tv vedo una marea di gente, ma non vedo i militari», dice Donferri. E il generale: «No ci stanno, stanno rinforzando tutto... abbiamo fatto pressione forte». Effettivamente, sottolinea il gip, erano presenti il comandante provinciale dei Carabinieri e il comandante della compagnia di Genova Centro. «Si tratta di condotte che evidenziano la straordinaria capacità di esercitare pressioni e di condizionamento anche sulle forze dell'ordine», chiosa il gip.

## IL TROLLEY PER RUBARE I DOCUMENTI

Non è tutto. Dopo il suo licenziamento per la tragedia del Morandi, a inchiesta già in corso, Donferri, all'insaputa di Aspi, si sarebbe organizzato per «sottrarre documentazione in ufficio e relativa al Polcevera per sviare le indagini, contattando persone di fiducia», un collaboratore e la segretaria. «Portati un bel trolley... devo cominciare a prendere l'archivio là del Polcevera, è roba mia - dice al collaborato-

re - un cosetto al giorno». Poi manda istruzioni via whatsapp alla segretaria, raccomandandole di cancellare le chat».

## LA CHAT CANCELLATA

## SUL PONTE MORANDI

E le chat le avrebbe cancellate anche Berti (pure lui ai domiciliari)

dopo il crollo del Morandi. In una conversazione del 25 giugno 2018 con Donferri, Berti - un mese e mezzo prima della tragedia - propone di iniettare aria deumidificata nei cavi del viadotto Polcevera per togliere l'umidità e Donferri risponde che «i cavi sono già corrosi». Berti: «Sti cazzi, io me ne vado».

Fra gli episodi addebitati a Castellucci c'è anche il tentativo di inserirsi nel salvataggio di Carige, sia pure sollecitato. Sotto la sua dirigenza il gip descrive «una politica imprenditoriale volta alla massimizzazione dei profitti mediante la riduzione e il ritardo delle spese necessarie per la manutenzione», a scapito della sicurezza. Emblematica l'intercettazione nella quale il 2 febbraio 2020 Mion, parlando con Giorgio Brunetti, professore veneziano emerito della Bocconi, ricorda: «Le manutenzioni le abbiamo fatte in calare, più passa-

va il tempo meno facevamo... così distribuivamo più utili e Gilberto e tutta la famiglia erano contenti». Da settimane si parlava della revoca della concessione e i due - estranei all'inchiesta - esprimevano i loro dubbi proprio sulla riduzione della manutenzione. I problemi, scrive il gip, riguardavano gallerie, viadotti, barriere fonoassorbenti.

Ed è proprio su queste che si concentra l'inchiesta che ha portato agli arresti di ieri, tra materiali scadenti utilizzati e mancati interventi. La resina usata per le barriere, per esempio, non era certificata. Illuminante la battuta di un indagato: «Incollate con il Vinavil».

**Michela Allegrì**

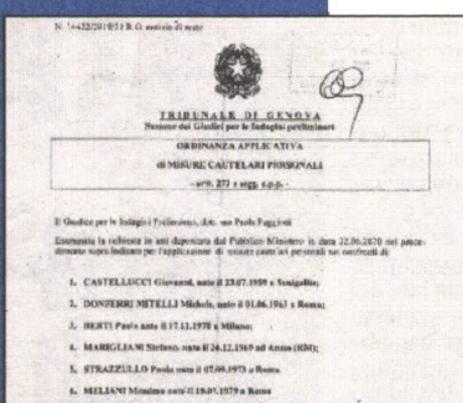
© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LE FRASI**

Risparmiavamo sulle manutenzioni così **c'erano più utili** e la famiglia era contenta

GIANNI MION



**LE ACCUSE AI VERTICI IN 106 PAGINE**

L'ordinanza di custodia cautelare ai domiciliari a carico di tre ex top manager di Autostrade emessa dal gip di Genova. Per altri tre dirigenti è stata disposta l'interdizione.



Nel processo di Avellino ho dovuto difendere la linea aziendale e **sono rimasto in mezzo io**

PAOLO BERTI



Generale, perché non ha mandato **i carabinieri** a scortare Castellucci?

MICHELE DONFERRI MITELLI

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**L'ex amministratore delegato di Autostrade e di Atlantia, Giovanni Castellucci, finito agli arresti domiciliari**

L'intervista

Spitz: «Così dopo l'Aqua grande ho fatto funzionare il Mose»

Elisabetta Spitz, architetto, già direttore del Demanio, è il commissario scelto dal Governo all'indomani del 12 novembre 2019 per rimettere in moto i lavori (all'epoca a rilento) del Mose. «Ho sentito la responsabilità di arrivare al 12 novembre del 2020 con una città non più indifesa. L'ho sentita fortissima e ho lavorato per questo obiettivo. Quando sono venuta a Venezia e ho trovato i campi pieni di materassi, di mobili, sono rimasta profondamente impressionata».

Brunetti a pagina 13

“ L'intervista Elisabetta Spitz

«Così dopo l'Aqua grande ho fatto funzionare il Mose»

► Il commissario: «Modificati modi di lavoro e priorità. Tensioni col Consorzio? Normale» ► «Come previsto il 31 dicembre 2021 l'opera sarà consegnata e già in corso di collaudo»

«IO ALL'AGENZIA PER LA LAGUNA? NON È UN TEMA CHE MI RIGUARDA. HO UN INCARICO E QUELLO SVOLGO»

«LA SCELTA DI ALZARE LE DIGHE A 130 CM È STATA TECNICA. NON SO SE POTREMO SCENDERE A 120 CM IL PROSSIMO AUTUNNO»

**D**eterminata, orgogliosa del suo ruolo di tecnico, attenta ad evitare commenti su temi sensibili. Elisabetta Spitz, architetto, già direttore del Demanio, è il commissario scelto dal Governo all'indomani del 12 novembre 2019 per rimettere in moto i lavori (all'epoca a rilento) del Mose. Ora è anche tra i candidati in pole position per guidare la futura Autorità della laguna. Nomina pesante, per cui cresce l'attesa. «Non è un tema che mi riguarda. Io ho un incarico e quello svolgo» obietta Spitz che, in questo primo anniversario dell'Aqua Grande, racconta invece i suoi primi mesi di lavoro, rivendica i risultati raggiunti, non nasconde le incognite del futuro.

**Architetto, come è stato il suo insediamento a Venezia?**  
«Venezia è una delle pochissime

città che ho nel cuore. L'esperienza veneziana degli anni '90, quando ho lavorato per la salvaguardia, per me è stata straordinaria. Per un architetto urbanista, quale io sono, Venezia ha tutto: l'acqua, la terra, le città doppia, la laguna e l'ambito demaniale. Anche da ex direttore del Demanio è stato un ritorno importante su temi già affrontati. Che ora ho la possibilità di chiudere».

**Lei è stata nominata dopo un'emergenza eccezionale. Ne ha sentito il peso?**

«Ho sentito la responsabilità di arrivare al 12 novembre del 2020 con una città non più indifesa. L'ho sentita fortissima e ho lavorato per questo obiettivo. Quando sono venuta a Venezia e ho trovato i campi pieni di materassi, di mobili, sono rimasta profondamente impressionata».

**Che metodo di lavoro ha adottato?**

«Ho cercato di capire come incidere sull'andamento dei lavori, modificando in parte le priorità».

**Perché i cantieri andavano a rilento?**

«C'era un modo di lavoro a cui ho imposto delle variazioni. Il Mose è un'opera ridondante, tutto è doppio per la sicurezza. Prima si portavano avanti tutti i lavori in contemporanea, io mi sono posta l'obiettivo di portare avanti pri-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

ma una parte per rendere efficiente il sistema e metterlo in funzione».

### Perché non si era fatto prima?

«Sono arrivata in un momento in cui questo era possibile: finite le opere edilizie, mancavano solo gli impianti».

### Ci sono state tensioni, però, con il Consorzio Venezia Nuova.

«È normale. Ci vuole tempo per abituarsi ai propri compagni di viaggio, non è semplice. Verso un commissario c'è sempre una certa diffidenza. Vanno trovate le giuste relazioni».

### Le cronache di questi mesi raccontano di una rapporto più facile con il Provveditorato, difficile con gli amministratori straordinari del Cvn. Perché?

«Io ho una cultura istituzionale radicata. Sto sempre dalla parte dello Stato, del concedente, non del concessionario».

### Il rapporto tra le due parti era già teso prima del suo arrivo. Come lo spiega?

«In Italia il partenariato pubblico-privato è molto difficile per problemi culturali. Le parti trovano difficile lavorare insieme. Non è questione di persone, ma di ruoli».

### Il suo rapporto con gli amministratori?

«Di grande disponibilità. Per me prioritario è chiudere il Mose, lavoro con tutti nei ruoli che vanno rispettati. Sostanza e forma sono necessari».

### Perché se n'è andato il terzo commissario, Vincenzo Nunziata, a pochi mesi dalla nomina?

«Aveva chiaro che i tempi del Cvn erano agli sgoccioli».

### Ora per il Mose si apre un'altra fase.

«Finalmente finisce il cantiere: il Mose esiste, funziona, si tratta di tenerlo in efficienza e, pian piano, risolvere i problemi. Il prossimo passo sarà la nomina del liquidatore del Cvn. L'ultimo anno di cantiere sarà di progressivo passaggio di consegne al liquidatore che, a sua volta, consegnerà l'opera allo Stato. Il Mose è un'opera che va iscritta al patrimonio dello Stato. Abbiamo pagato per questo».

### Anche troppo, se pensiamo alle tangenti...

«Ometto il giudizio su questo».

### E con la nuova Autorità le cose funzioneranno meglio?

«Del Mose si occuperà la società in house dell'Autorità, che avrà il ruolo tecnico di gestione e manutenzione del sistema. L'Autorità avrà competenza sull'intera laguna».

### La scadenza del 31 dicembre 2021 sarà rispettata?

«Sì, per quella data l'opera sarà consegnata e già in corso di collaudo. Non so quanto durerà il collaudo, meno dei tre anni di avviamento. Per opere come queste il percorso di messa a regime richiede tempo».

### E i tempi delle opere di compensazione ambientale?

«Non so dirglieli ad oggi. Ne cominceremo a discutere al tavolo nei prossimi giorni. Dobbiamo definire le priorità, sono opere importanti per la città».

### C'è anche il recupero dell'Arsenale. La manutenzione del Mose andrà a Marghera?

«Sicuramente la manutenzione straordinaria del Mose non potrà essere fatta all'Arsenale. Questa è una linea di indirizzo chiara. Di più non posso dire al momento».

### La quota di sollevamento del

### Mose in questa fase resterà a 130 o potrà scendere?

«130 è stata scelta perché non tutti i compressori sono montati. È troppo presto per dire se possiamo impegnarci ad una quota inferiore, se possiamo scendere a 120 il prossimo autunno. Ma un anno fa io non c'ero, non si pensava di poter alzare il Mose a luglio, né di cominciare ad usarlo ad ottobre. Vedremo...».

### Intanto, con acque alte sotto i 130, parte della città andrà sott'acqua e si dovranno usare gli stivali.

«Lo so perfettamente. Gli stivali andranno ancora messi. Non possiamo intervenire continuamente con i sollevamenti in un cantiere funzionante. Abbiamo anche il Covid da gestire. E non riesco a fare previsioni a 12 mesi con tante incognite».

### L'aspetto più positivo e il più negativo di questi mesi?

«Quello negativo, proprio il Covid. È motivo di grande preoccupazione. L'istinto, con il primo lock down, era quello di chiudere il cantiere, mandare tutti a casa. Poi con la prospettiva del 12 novembre... Quello positivo, la commozione, l'incredulità di tutti di fronte al Mose in funzione. Dalla prima volta a luglio, in barca, con il premier e le ministre ad aspettare che si alzasse, fino all'ultima con il metro di dislivello tra mare e laguna».

### Ultima domanda: che effetto le fa lavorare in un gruppo tutto di donne, dal provveditore alla ministra?

«Non sono mai stata particolarmente femminista, non credo a questa retorica. Da tecnico, per me conta lavorare con persone serie. E sono fortunata perché lavoro con persone serie».

**Roberta Brunetti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



COMMISSARIO Elisabetta Spitz a Venezia

# Ater, assegnati 100 alloggi Favorite le giovani coppie

►L'assessore al Sociale, Marta Nalin: «Altri verranno dati in seguito. I criteri tengono conto della storia personale»

## IL PROVVEDIMENTO

**PADOVA** Al via questa mattina l'assegnazione degli alloggi Erp in base alla graduatoria esecutiva della scorsa estate, per il momento verranno messi a disposizione un centinaio di alloggi.

Sono 1.700 le domande pervenute all'ultimo bando pubblicato che, rispetto ai precedenti, conteneva una novità, ovvero la riserva per alcune categorie specifiche. L'8% degli alloggi disponibili, infatti, è riservato ad under 35 anni, giovani coppie e nuclei composti da unici genitori con figli a carico, che avranno quindi diritto di precedenza sempre seguendo l'ordine di graduatoria.

Nel bando pubblicato l'anno scorso, però, l'amministrazione Giordani ha provveduto a cancellare con un tratto di penna anche la norma sull'anzianità di residenza introdotta dalla giunta Bitonci. Un criterio che consentiva a chi viveva a Padova da più di 10,15 o 20 anni, di ottenere dei punti aggiuntivi nella graduatoria per l'assegnazione delle case Ater. Tra le novità introdotte ci sono anche dei punteggi premiali in favore di anziani e di persone già seguite dai Servizi sociali.

## LE MODALITÀ

«E' la prima assegnazione dopo la graduatoria estiva, riguarda oltre un centinaio di alloggi e poi si procederà ad assegnare mano a mano che si liberano. Ho personalmente chiesto agli uffici di svolgere con attenzione le valutazioni per le assegnazioni e per le proposte di assegnazione, perché, nei limiti delle disponibilità e dei criteri oggettivi si costruiscano proposte coerenti con le storie di ognuno, mettendo al centro le persone - ha spiegato ieri l'assessore ai Servizi sociali Marta Nalin - Il fatto che con questo bando venga data precedenza a determinate categorie come i giovani, le giovani coppie e i nuclei monogenitoriali è significativo e personalmente credo sia un modo per iniziare a mettere al centro della nostra comunità le categorie che oggi e in futuro saranno più vessate dalla crisi economica di questi tempi». «La situazione oggi è molto complessa e poter dare case in questo momento credo sia molto significativo - ha aggiunto l'esponente di Coalizione civica - Sappiamo che le disponibilità non saranno sufficienti a coprire le domande ricevute, ma il nostro impegno è massimo, quest'anno ancor di più».

**Alberto Rodighiero**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CASE PUBBLICHE L'Ater ha assegnato circa cento alloggi ai bisognosi



# Noale, lavori da record: primo piano già pronto

► I 40 volontari della Protezione civile ► Già montati 31 posti letto al padiglione  
decisivi nell'operazione di riapertura Fassina che era in disuso da dodici anni

**AMBIENTI GIÀ  
RIQUALIFICATI, PULITI  
E SANIFICATI  
GRAZIE AI TURNI  
SENZA SOSTA: IL GRAZIE  
DI REGIONE E ULSS**

**LA STRUTTURA SARA'  
UTILIZZATA DALL'ULSS  
PER I PAZIENTI COVID  
IN VIA DI GUARIGIONE,  
IN BASE ALL'EVOLVERSI  
DELL'EPIDEMIA**

## L'OSPEDALE IN PIU'

**NOALE** Dieci giorni e il primo piano è già pronto, con 31 posti letto montati. Proseguono a passo spedito i lavori al padiglione Fassina dell'ospedale Calvi di Noale, individuato dalla Regione come Covid Hospital aggiuntivo per pazienti a bassa intensità.

## A TEMPO DI RECORD

Un'operazione a tempo di record sulla quale un ruolo determinante lo stanno svolgendo i volontari della Protezione civile. Sono quaranta uomini al lavoro dal primo mattino fino all'imbrunire, provenienti da ogni parte del Veneto, pronti a mettersi a disposizione per riaprire una struttura chiusa da 12 anni. Fuori dal cantiere le auto, i furgoni, i defender sono sempre in movimento e loro, con le divise d'ordinanza e le tute gialle vanno e vengono instancabili, perfettamente coordinati sulle cose da fare. Lo stesso assessore regionale Gianpaolo Bottacin ne ha giustamente tessuto le lodi, così come sono giunti i ringraziamenti da parte del direttore generale dell'Ulss 3 Serenissima Giuseppe Dal Ben, nel sopralluogo effettuato nei giorni scorsi. La macchina dell'emergenza sta funzionando a puntino, nessuno avrebbe scommesso che in soli dieci giorni un piano completamente abbandonato sarebbe tornato ad essere un reparto. L'ala sud è stata allestita sul lato ovest con due

camere doppie e quattro quaduple, il lato est con due quaduple e una tripla. Sono stati montati i letti, messi i comodini, portate le sedie, mentre gli armadietti sono quelli di un tempo, incassati sulle pareti. Tutti gli ambienti sono stati riqualificati, puliti e sanificati; sono state eseguite le manutenzioni ordinarie e straordinarie; sostituiti i vecchi impianti; in particolare è stato adeguato quello per l'erogazione dell'ossigeno, ovviamente fondamentale per l'uso a cui la struttura è destinata; rimesi in funzione gli ascensori. Il sistema antincendio era già operativo, così come già c'erano le indicazioni sulle vie di fuga attraverso le scale d'emergenza.

## I PASSI SUCCESSIVI

I volontari della Protezione civile stanno lavorando a testa bassa, con grande spirito di squadra e basterebbe solo pensare al costo orario di un normale operaio per capire quanti soldi sarebbero serviti se non ci fossero stati loro. Qualcosa di insostenibile. Adesso, invece, il Fassina sta tornando ospedale a tutti gli effetti e già per fine settimana sarà pronto anche il secondo piano dove oggi comincerà il trasferimento di un'altra trentina di letti e del resto degli arredi. Alla fine, distribuiti su tutti e cinque i piani, i posti saranno complessivamente 120, destinati a pazienti positivi asintomatici che però vanno ancora monitorati prima di essere dimessi. La

struttura potrebbe anche prestarsi ad accogliere persone che non hanno un posto dove poter fare la quarantena. Tutto, comunque, dipenderà dall'evolversi della pandemia. Lo stesso Dal Ben ha spiegato che Noale sarà l'extrema ratio nell'ipotesi in cui «il sistema sanitario regionale, ospedaliero e domiciliare, dovesse andare in tilt»: il piano di assistenza prevede la precedenza ai Covid Hospital di Dolo e Villa Salus, poi c'è la rete degli ospedali con l'hub dell'Angelo di Mestre in testa, infine questa soluzione. Rimettere in sesto un ospedale costruito negli anni Sessanta e chiuso da dodici, in così pochi giorni, non è impresa da poco. E non si tratta di un intervento alla buona, basti pensare che nei prossimi giorni saranno anche sostituite le vecchie tapparelle con quelle azionabili elettricamente. Al primo piano pronto per l'uso, ora il corridoio è tornato a essere una corsia, le camere sono tornate spazi di degenza, i bagni sono tornati a risplendere. Nuova vita, insomma, per il Fassina: pensare di richiuderlo quando l'emergenza sarà finita, dopo averci messo 300 mila euro per ristrutturarlo, sarebbe davvero un peccato.

**Alvise Sperandio**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**IN SOLI DIECI GIORNI Due immagini del primo piano del padiglione ospedaliero "Fassina" a Noale**

## Maxi donazione per la ciclabile: «Così sarà pronta in anticipo»

### JESOLO

«Ringrazio pubblicamente questa persona per la donazione, si tratta di un contributo fondamentale che ci permetterà di realizzare in tempi più rapidi un'opera così importante». E' il ringraziamento del sindaco Valerio Zoggia al prezioso regalo di ben 425mila euro ricevuto dall'Amministrazione da una cittadino, che ha chiesto di rimanere anonimo, per realizzare la nuova pista ciclabile di viale Oriente. Nei giorni scorsi in Municipio è stata protocollata la lettera di intenti dell'uomo nella quale è stata manifestata volontà di donare, per spirito di "liberalità" l'ingente somma in viale Oriente

ma. Una somma che dovrà essere destinata esclusivamente alla realizzazione della nuova pista che da via Oriente arriverà fino a Cortellazzo. Alla base del generoso gesto c'è un forte sentimento d'amore per la pineta jesolana e la voglia di dare il proprio contributo al rilancio di questa zona. «Non a caso - osserva il sindaco - tra i vincoli c'è la richiesta di impiegare il denaro esclusivamente per la realizzazione della ciclabile». E così il Comune farà: «Questo contributo ci permetterà di avviare l'opera prima del previsto». L'apertura del cantiere è previsto per il 2021. Naturalmente in città è "caccia" al benefattore

**G.Bab.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



RENDERING La futura pista



# Brenta e Naviglio Il Consorzio “bloccherà” l’acqua

► Partono 27 interventi della Bonifica mirati al risparmio idrico

**A DOLO PREVISTA LA REALIZZAZIONE DI UN'AREA UMIDA DI 4 ETTARI IN GRADO DI RACCOGLIERE 40MILA METRI CUBI D'ACQUA**

## AMBIENTE

**RIVIERA DEL BRENTA** È ai blocchi di partenza il progetto del Consorzio di bonifica Bacchiglione per il risparmio idrico. Sono stati appaltati e a breve partiranno i lavori finanziati con fondi europei, che ha visto il Consorzio aggiudicarsi a livello nazionale la settima posizione su 84 progetti esecutivi presentati al Ministero delle Politiche agricole. È di oltre 4,5 milioni l'importo complessivo dell'intervento di "Ottimizzazione della gestione delle acque irrigue nella Riviera del Brenta": 27 interventi che interessano un'area molto vasta di 5.250 ettari ricadente in sette Comuni: Campagna Lupia, Campolongo Maggiore, Camponogara, Dolo, Fossò, Stra e Piove di Sacco in provincia di Padova.

«Per risparmiare acqua è necessario ottimizzarne la gestione - spiega il presidente del Consorzio, Paolo Ferraresso -. Anche d'estate, infatti, ogni tanto piove, temporali che anzi a volte provocano allagamenti e danni: quest'acqua si può accumulare in aree umide migliorando allo stesso tempo anche la sicurezza idraulica». Il progetto prevede dunque l'adeguamento e il telecontrollo di 27 manufatti di regolazione, dotati di paratoie, lungo i canali consortili e la realizzazione di aree umide in grado di "trattenere" le acque in caso di forti piogge. In particolare, un intervento a Dolo vedrà la realizzazione di un'area umida di quattro ettari

in grado di raccogliere 40mila metri cubi d'acqua, in una zona demaniale che era stata espropriata cinquant'anni fa per realizzare l'Idrovia Padova-Venezia. Con queste opere si prevede un risparmio idrico di circa il 30%, pari a più di 3 milioni di metri cubi d'acqua all'anno. E, se non si riesce a ricevere abbastanza acqua a montenei periodi in cui scarseggia, l'unica soluzione è risparmiarla direttamente in Riviera. Spiega il presidente Ferraresso: «Dobbiamo restituire spazio all'acqua, spazio che aveva quando il territorio era prevalentemente agricolo, dove una volta erano presenti tanti fossi. Questi lavori sono volti a ricreare delle zone in grado di trattenere l'acqua piovana in attesa dei periodi di maggiore richiesta idrica. Ogni volta che si dà spazio all'acqua, inoltre, si migliora la sicurezza idraulica e si aumentano le disponibilità per l'irrigazione».

Per quanto riguarda le parti già eseguite dell'idrovia, da Padova a Vigonovo, questi invasi sono già gestiti dal Consorzio sia come accumulo d'acqua in caso di piogge importanti per Padova, sia come accumulo irriguo per la zona del Piovese. Significa che l'acqua attualmente trattenuta nel sedime dell'idrovia non viene sprecata, ma anzi contribuisce a tutti i benefici ambientali già citati. Con questo nuovo intervento si sarà in grado di ottenere dei nuovi benefici, gestendo interamente in maniera organica tutti i corsi d'acqua del territorio.

**Sara Zanferrari**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Spinea**

**Il Comune compra il cinema  
«Rilanceremo il “Bersaglieri”»**

Il Comune di Spinea verso l'acquisto del cinema teatro Bersaglieri. «È l'unico modo per rilanciarlo e farlo diventare un centro culturale».

Fusaro a pagina XVII

# Bersaglieri, via all'acquisto

► Il Comune attende la perizia dell'Agenzia delle Entrate sul valore del cinema da trasformare in sala polivalente

► L'operazione potrebbe essere conclusa in pochi mesi. Abbandonata l'idea di realizzare un nuovo centro civico

**SPINEA**

È sempre più concreto l'acquisto del Cinema Bersaglieri. Il Comune ha concluso la parte burocratica e ora attende la perizia dell'Agenzia delle Entrate, chiamata a quantificare il valore della storica sala di Spinea. Entro fine anno, secondo previsioni, la delibera per l'acquisto potrebbe già approdare in Consiglio comunale.

L'operazione, annunciata in campagna elettorale, per la giunta Vesnaver metterebbe il Comune in condizione di gestire e organizzare eventi e dare spazi alle associazioni e alle scuole, sostituendo (almeno in termini di spesa e di destinazione d'uso) la realizzazione del centro civico di via Marconi il cui progetto era già stato finanziato dalla giunta precedente e che aveva diviso i candidati in campagna elettorale. L'idea di rinunciare a costruire il centro civico e di utilizzare quei soldi per acquistare il teatro era anche nel programma di Massimo De Pieri, candidato di Progetto Spinea e ora componente dell'opposizione, che in Consiglio potrebbe però quindi sostenere il nuovo progetto.

**PRESTO IN CONSIGLIO**

Tutto dipende dalla cifra che sarà stimata dall'Agenzia delle entrate, anche se da prime analisi si prevedeva che acquistare il Bersaglieri dalla famiglia Nalesso, proprietaria dell'immobile finora gestito in convenzione con il Comune, sarebbe stato più conveniente. «Noi abbiamo inviato tutta la documentazione all'Agenzia delle Entrate - spiega il vicesindaco Edmondo Piazzzi -. Il Covid 19 purtroppo non ha aiutato ad accelerare le procedure ma speriamo entro fine anno di

avere la perizia di stima. Andre-mo subito in Consiglio per finanziare l'acquisto che speriamo di poter ultimare entro due o tre mesi». Il Bersaglieri, per diventare un centro culturale, andrà comunque sistemato, con poltrone da sostituire e impianti da rivedere. «Di certo è l'unica soluzione per salvarlo - aggiunge Piazzzi -. Il cinema non è più stato fatto e da mesi i proprietari non possono organizzare niente a causa del Covid. Cosa succederà a quel teatro che si trova in pieno centro? Il rischio è che si continui a lasciarlo decadere». Nei piani c'è di metterlo a totale disposizione di qualsiasi tipo di iniziativa: «Si farà teatro e torneranno le rassegne cinematografiche, ma lo sistemereemo anche per dare spazio a riunioni, incontri, concerti, eventi come quelli di Natale e capodanno, e le iniziative delle scuole. Diventerà un polo culturale aperto alle proposte di tutti». Una città popolosa come Spinea non ha uno spazio pubblico di questo tipo: «In passato c'era un teatro dietro a Santa Bertilla ma non c'è più. E il Bersaglieri è l'unica struttura che possiamo destinare a questo tipo di attività - conclude Piazzzi -. Ovviamente speriamo anche di poter usufruire di contributi per ristrutturarlo».

**Melody Fusaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

## IL VICESINDACO PIAZZI

«È l'unica strada per evitare di veder decadere questa struttura che vogliamo trasformare in un centro culturale a disposizione delle realtà del territorio»



DA RIQUALIFICARE Il cinema teatro Bersaglieri di Spinea

# Sostegno all'affitto, apre un bando regionale

## CASA

**MESTRE** Fondi regionali per sostenere gli inquilini alle prese con il pagamento dei canoni di locazione. La Direzione Coesione sociale del Comune comunica che è indetto il Bando regionale per il sostegno all'affitto al fine di agevolare il pagamento dei canoni di locazione, riferiti al 2018 e 2019, sugli alloggi per i quali è stato stipulato un contratto di locazione nel territorio regionale occupati a titolo di residenza principale o esclusiva.

Per partecipare al Bando è necessario essere residenti nel Comune di Venezia, avere un contratto di locazione regolarmente registrato e possedere un Isee non superiore a 15mila euro. I cittadini extracomunitari dovranno essere in possesso di permesso di soggiorno Ue per lungo periodo o Carta Blu Ue.

Le domande potranno essere presentate dal 13 al 30 novembre 2020 esclusivamente in modalità telematica, con smartphone, tablet o personal computer, collegandosi all'indirizzo: [https://veneto.welfaregov.it/landing\\_pages/fsa/index.html](https://veneto.welfaregov.it/landing_pages/fsa/index.html). Alla domanda non dovrà essere

allegato alcun documento in quanto, all'atto di sottoscrizione della richiesta, il richiedente si assumerà la responsabilità di autocertificare di possedere i requisiti richiesti. Per supporto alla compilazione della domanda è possibile contattare i numeri: tel. 0412749532 - 0412749592 (dal lunedì al venerdì, dalle ore 9.00 alle ore 13.00). In alternativa via e-mail, scrivendo in modo chiaro il proprio quesito, all'indirizzo: [info.famiglia@comune.venezia.it](mailto:info.famiglia@comune.venezia.it)

Tutti i cittadini impossibilitati a presentare autonomamente la domanda, con comprovate motivazioni, potranno presentarla dal 1 al 11 dicembre attraverso un'intervista telefonica, previa prenotazione, ai numeri già attivi: tel. 0412749532 - 0412749592 (dal lunedì al venerdì, dalle ore 9.00 alle ore 13.00). Solo per informazioni si può telefonare ai seguenti numeri: per i residenti in Centro storico tel. 041-2747425; per Lido, Pellestrina, Murano e Burano tel. 041-2720592; per Mestre, Favaro e Carpenedo tel. 041-2746449; infine per Marghera, Chirignago e Zelarino tel. 041-2749974.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**BANDO** Fondi regionali per il sostegno all'affitto



# Punta San Giuliano, appalto affidato per oltre 5 milioni

► Su dodici ditte che hanno partecipato alla gara ha vinto un consorzio di Oderzo ► Verranno abbattuti e poi spostati i capannoni lungo il Canal Salso

**È QUINDI PREVISTA LA RIQUALIFICAZIONE DELL'INTERA ZONA MA IL PROGETTO È STATO CONTESTATO DALL'OPPOSIZIONE**

## LAVORI PUBBLICI

**MESTRE** Si sono fatti avanti in dodici per partecipare al bando di gara per il riordino del polo nautico, delle aree verdi del parco e la riqualificazione di punta San Giuliano. E ad aggiudicarsi l'appalto del Comune di Venezia è l'Ati Setten Genesis di Oderzo, che ha presentato un'offerta da 5,4 milioni di euro. I lavori, per i quali il Comune stima 393 giorni di cantiere, partono dalla necessità di demolire i vecchi capannoni occupati da una quindicina di ditte che, percorrendo il canal Salso, da mezzo secolo riforniscono Venezia, e da quelle di rimessaggio, alaggio e varo natanti. In quelle ditte lavorano circa 300 persone.

## L'OPERAZIONE

L'operazione, inserita nell'Accordo di programma per la definizione e l'attuazione del "Programma unitario di riqualificazione dell'area di via San Giuliano", è stata oggetto di infinite discussioni e proteste in consiglio comunale. Il progetto di riqualificazione prevede di sostituire i vecchi capannoni costruendone di nuovi. Concentrandoli, si andrà a ridurre il chilometro di riva del Canal Salso attualmente occupata ai 600 metri nel tratto precedente, all'inizio della strada e quindi arretrati verso il cavalcavia di San Giuliano. E si libererebbe, come si è sempre difesa l'amministrazione comunale accusata di consumare suolo, mezzo chilometro di verde pubblico e spazi per piste ciclabili e per la passeggiata verso la Punta.

## L'AREA ATER

L'area dell'Ater, tra la via San Giuliano e il parco, sarà in parte recuperata per ampliare il parco e in parte destinata ai capannoni e alla nuova viabilità, necessaria per una zona molto frequentata e trafficata tra i camion degli operatori, i mezzi dei

frequentatori del parco e del Polo nautico. Su altri terreni dell'area Ater saranno invece realizzati due nuovi parcheggi a uso pubblico, per favorire i flussi verso Venezia potenziando la tratta San Giuliano-Fondamenta Nuove. L'esito della gara, che assegna l'intervento all'Ati di Oderzo, è stato pubblicato ieri e ora si apre la fase per gli eventuali ricorsi. L'obiettivo dell'amministrazione è offrire una soluzione definitiva che permetta alle attività nautiche di rimanere nella punta estrema del parco, consentendo però ai frequentatori di raggiungere la riva sud orientale, affacciandosi sull'acqua. Ma secondo le minoranze, che a febbraio hanno presentato diversi emendamenti al piano, le attività andrebbero spostate in un'altra zona per evitare un impatto sul parco. Tra le contestazioni affrontate in consiglio, anche la mancanza di uno studio sulla viabilità e la mobilità pubblica in conseguenza alla realizzazione del nuovo hub, e sulla situazione di navigabilità del canale anche in relazione alle remiere.

**Melody Fusaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**RIQUALIFICAZIONE I capannoni lungo il canal Salso a San Giuliano**

## IN BREVE

### Edilizia popolare Oggi l'assegnazione degli alloggi Erp

Inizia oggi l'assegnazione degli alloggi Erp come da graduatoria della scorsa estate. Sono 1.700 le domande arrivate all'ultimo bando che rispetto ai precedenti conteneva una novità: la riserva per alcune categorie specifiche. Un 8% degli alloggi è riservato a giovani che non hanno ancora compiuto i 35 anni, giovani coppie e nuclei composti da unici genitori con figli a carico, che avranno quindi diritto di precedenza sempre seguendo l'ordine di graduatoria.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





12 novembre 2019: un anno fa l'acqua granda

# Il Mose funziona ma i problemi della salvaguardia non sono risolti

Zincone: «Usura eccessiva alle paratoie di Chioggia».

Spitz: «Merito nostro». Fiengo «Il cronoprogramma c'era»

**Grandi manovre sulle nomine per la nuova Autorità. Cocconi (Thetis) in pole**

**Vanin (M5S): «Siamo nomi autorevoli» Il nodo del divieto ai pensionati**

**Alberto Vitucci**

Un anno dopo. L'uragano del 12 novembre 2019 con la sua Acqua altissima ha messo in ginocchio la città. Ricordando a tutti che dal 1966 le difese a mare e le difese locali non sono ancora pronte. E rimettendo sotto i riflettori il Mose, travolto dagli scandali e dimenticato dalla politica negli ultimi

anni.

«Il Mose c'è, e funziona», dice oggi il Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. Il 3 ottobre, per la prima volta, è stato alzato in condizioni di acqua alta, mantenendo la città all'asciutto. Sempre un test, per valutare cosa manca o cosa non funziona. Perché l'opera sarà in realtà conclusa solo il 31 dicembre del 2021 «Mancano molte cose, ascen-

sori e sala pompa. Dovremo intervenire a Chioggia dove abbiamo riscontrato un'usura ec-



cessiva rispetto alle previsioni», dice Zincone.

«Ci sono molte cose da fare», le fa eco la commissaria «Sblocca cantieri» Elisabetta Spitz, «le gallerie sott'acqua, la sicurezza e gli impianti, i generatori e la conca di navigazione di Malamocco da sistemare». Spitz rivendica a sé il merito di aver «accelerato» la messa in funzione del Mose. Dirottando risorse sulle dighe mobili.

«Non è così», ribatte senza polemica l'amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova, l'Avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo, «il cronoprogramma era quello stabilito nel 2018 con l'ex provveditore Linetti. Abbiamo accelerato le prove e fatto il nostro lavoro. Un anno fa gli impianti non erano pronti perché mancavano i progetti».

Il 3 ottobre il Mose ha permesso per la prima volta alla Città di restare all'asciutto. Prova ripetuta dodici giorni dopo, con acqua alta e bora.

Adesso però il sistema dovrà essere provato in condizioni meteo avverse, sul tipo di quelle viste la notte del 12 novembre. Onde alte cinque metri, venti incrociati di bora e scirocco a cento chilometri all'ora. E dovranno essere risolte le numerose criticità scoperte in questi anni proprio dai commissari dell'Anac.

«Vogliamo sapere», scrive in una interrogazione al premier Conte e ai ministri delle infrastrutture e dell'Ambiente la parlamentare veneziana del Movimento Cinquestelle Orietta Vanin, «come si pensa di collaudare l'opera. Fino a

che punto il suo funzionamento è garantito. Chi verificherà e chi soprattutto pagherà eventuali danni per interventi fatti male. Chi gestirà i contenziosi nella fase di liquidazione del Consorzio Venezia Nuova».

«Le singole parti sono state collaudate», dice Spitz, «ma alla fine l'intera opera andrà verificata». Si tratta di incarichi milionari, per decine di esperti che dovranno certificare il funzionamento del Mose.

Intanto, un anno dopo, è pronta a partire la nuova Autorità per la laguna. Sostituirà il Magistrato alle Acque, struttura storica della Serenissima abolita nel 2014 dopo lo scandalo Mose dal governo Renzi. E unificerà in sé le competenze sul Mose, ma anche sulle acque della laguna e sugli interventi ambientali, sulle concessioni demaniali e i posti barca. Nelle prossime ore il presidente del Consiglio provvederà a nominare il commissario liquidatore, che dovrà gestire la transizione dal Consorzio Venezia Nuova, soggetto monopolista creato nel 1984, commissariato nel 2014, e delle sue aziende Thetis e Comar alla nuova struttura. Con il passaggio del patrimonio, dei 150 dipendenti, ma anche dei contenziosi milionari in essere tra Consorzio e le grandi imprese sue azioniste coinvolte nello scandalo tangenti. Mantovani, Condotte, Grandi Lavori Fincosit. «Servono nomi nuovi, dall'alto profilo istituzionale, bisogna voltare pagina. Diciamo no a recuperi o incarichi politici», dice Vanin.

In corsa per il posto di com-

missario ci sono alcuni noti commercialisti veneziani. E l'attuale amministratore di Thetis, il commercialista romano Giampaolo Cocconi, consulente del Tribunale, con numerose esperienze nel campo delle liquidazioni di aziende.

Per il presidente il discorso si fa più complesso. La circolare Madia del 2014 sui pubblici incarichi vieta la nomina di dirigenti dello Stato in pensione per queste cariche, mentre lo consente per gli incarichi straordinari di tipo commissariale. Una delle candidate a quel posto, l'attuale commissaria Spitz – ex direttore del Demanio in pensione – sarebbe dunque esclusa. Ma numerose sono le spinte per il suo nome, in particolare da settori del Pd veneziano. Alternative possibili sarebbero la stessa provveditora Zincone – anche lei però tra qualche mese sarà in pensione – oppure un alto ufficiale della Guardia di Finanza. E il senatore Luigi Zanda, primo presidente nella storia del Consorzio Venezia Nuova negli anni Ottanta. Ore decisive, dunque, per sapere come sarà la futura *governance* della salvaguardia.

Intanto Arrigo Cipriani, oste dell'Harry's bar, commenta come sempre controcorrente l'Acqua Granda di un anno fa. «Non è stata un'alluvione, ma un'acqua più alta delle altre. Io come nel 1966, il giorno dopo avevo già aperto. A Venezia c'è l'acqua, dobbiamo attrezzarci non demonizzare l'acqua. Adesso abbiamo il Mose. Ma ci costa più il Mose o un'acqua alta eccezionale?». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Arrigo Cipriani

«La nostra non è stata un'alluvione, è stata un'acqua alta più alta delle altre ma io – come già fu nel 1966 – il giorno dopo avevo riaperto».



## Carlo Alberto Tesserin

«Stiamo lavorando su una mediazione tra due progetti per la Basilica, vetro e vetro acciaio, che sono già finanziati e hanno il via libera».



## Cinzia Zincone

«Il Mose c'è, abbiamo avuto il coraggio di usarlo perché gli addetti ai lavori erano sicuri del loro lavoro». Così Cinzia Zincone, Provveditrice alle opere pubbliche.





I RISARCIMENTI

# Ventitrè milioni ai privati Firmato il nuovo decreto

Ventitrè milioni e mezzo di euro di risarcimenti già pagati. Un anno dopo l'Acqua Granda del 12 novembre 2019, il commissario straordinario dell'emergenza Luigi Brugnaro, ha firmato il 15esimo decreto per distribuire i risarcimenti. Fin qui sono 4109 le domande accettate, per un totale di 23,5 milioni di euro.

Il decreto di ieri indennizza 160 privati e 273 attività economiche e sociali che hanno subito ingenti danni con l'Acqua alta di un anno fa. I due milioni e 778 mila euro deliberati si sommano ai 21 milioni già distribuiti. «In totale», spiega una nota di Ca' Farsetti, «sono state esaudite 1827 domande di privati (con 4 milioni e mezzo), 2282 di aziende e realtà socio-economiche. «Un risultato straordinario, un grande lavoro di squadra», lo definisce Brugnaro. Che quattro giorni dopo l'alluvione era stato nominato dal Capo della Protezione civile Angelo Borrelli commissario

per l'emergenza su proposta del governatore del Veneto Luca Zaia. Della task force per i rimborsi hanno fatto parte molti dirigenti comunali, come il Capo di Gabinetto Morris Ceron e la dirigente degli uffici dell'Edilizia privata e commercio Stefania Battaglia. Ma anche volontari come Maurizio Calligaro, ex Capo della protezione civile comunale. Molte le innovazioni introdotte. Come l'obbligo di presentare le domande online e la possibilità di produrre la documentazione e le ricevute in un secondo momento, Ma anche l'opportunità di liquidazione parziale delle somme dovute, con un anticipo di liquidità del 30 per cento, prezioso in periodi di crisi e pandemia. Il Pd ricorda come dopo l'Acqua alta eccezionale del 12 novembre il governo si sia subito mosso, Con la visita in laguna del premier Conte e dei ministri. E lo stanziamento di 104 milioni di euro. —

A.V.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



AUTORITÀ PORTUALE

# Musolino va verso Civitavecchia Si apre la corsa alla successione

I curriculum dei candidati all'esame del ministro De Micheli  
Il prescelto dovrà ottenere il consenso del governatore Zaia

Gianni Favarato

Il “toto nomi” impazza, ma dal ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture non trapelano indiscrezioni sulle prossime nomine di 13 dei 16 presidenti in scadenza, nei prossimi mesi, delle Autorità di sistema portuale istituite in Italia con la riforma del 2017, tra le quali figura anche quella del Mare Adriatico Settentrionale che gestisce i porti ora unificati di Venezia e Chioggia.

Sul tavolo del ministro Paola De Micheli c'è una pila di manifestazioni di interesse con relativo curriculum, presentate da decine di candidati – tenuti a documentare il possesso di titoli ed esperienze in ambito portuale – che hanno aderito al bando del Ministero, chiusosi il 27 settembre scorso.

Il ministro sta vagliando, e cercando di trovare tutti gli incastri. S'era parlato di una possibile proroga di tutte le nomine, dettata dall'emergenza continua per la pandemia che non sta risparmiando a livello mondiale le attività marittime e complica non poco gli impegni del Ministero, ma Paola De Micheli sembra intenzionata a rispettare le scadenze, nel rispetto della riforma del 2017, che ha assegnato al suo Ministero la prerogativa di scegliere i presidenti degli Enti portuali, di concerto con la Regione interessata. La prima scelta spetta, comunque, al ministro che nella pagina web puntualizza che non si tratta di un concorso, il bando è stato pubblicato «al solo fine di raccogliere le eventuali manife-

stazioni di interesse» e precisa che «non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae».

Per l'Autorità di sistema portuale di Trieste, diretto concorrente di Venezia e Chioggia, il ministro De Micheli avrebbe proposto pochi giorni fa al presidente della regione Friuli Venezia Giulia la conferma dell'attuale presidente, Zeno D'Agostino, già ex commissario straordinario, poi reintegrato. Pochi giorni fa è stata anche formalizzata la nomina di Francesco Di Sarcina a commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale di La Spezia e Carrara, già segretario generale dell'Autorità portuale di Messina, al posto della dimissionaria presidente Carla Roncallo, che ha assunto la qualifica di consigliere nel Cda dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Una proposta per il Porto di Venezia, con un nome di un manager di confermata esperienza scelto tra i molti candidati che hanno risposto al bando, sarebbe in arrivo per il governatore del Veneto, Luca Zaia. Giusto come è stato fatto nel 2017, quando l'allora ministro Delrio propose il nome del presidente dell'ente veneziano a Zaia, che condivise con entusiasmo la nomina di un “giudechino” con competenze ed esperienze internazionali nel settore portuale, come Pino Musolino, salvo poi affondarlo con il voto contrario nel Comitato di gestione por-

tuale per poi ritrovarselo, di nuovo, con la nuova carica di commissario straordinario – con poteri ancora maggiori di un normale presidente – che prevede “poteri maggiorati” rispetto a un normale presidente.

Il mandato di quattro anni del presidente Pino Musolino sarebbe scaduto nel marzo del prossimo anno e il Ministero ha già chiarito che la sua nomina “in proroga” a commissario straordinario, nell'agosto scorso, non si protrarrà oltre quella data, seppure la legge non preveda scadenze definite per questo mandato. Dal canto suo, Pino Musolino tira dritto e ha confermato di essersi candidato per una nuova nomina di presidente, ben sapendo che difficilmente potrà riguardare Venezia, vista la strenua opposizione del sindaco Brugnaro e del governatore Zaia che attraverso i loro delegati hanno votato contro il bilancio del 2019 in Comitato di gestione, causando la crisi che ha portato al commissariamento. Il “toto nomine” da per certo la nomina di Pino Musolino al porto di Civitavecchia entro i prossimi tre mesi, ma solo dopo che il ministro e il governatore Zaia avranno trovato un accordo sul nome del successore dello stesso Musolino che, nel frattempo, continuerà ad esercitare il suo mandato di commissario straordinario a Venezia, con tutti e anche più poteri di un normale presidente. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un terminal del porto commerciale di Venezia

## L'INDAGINE

### Monitoraggio dell'aria nell'area ex Monopoli

Via libera con decreto dell'ente portuale al piano di monitoraggio della qualità dell'aria di accordo con il ministero dell'Ambiente e l'Ispira, per valutare la presenza di composti organici volatili nell'area Ex Monopoli-Porto Commerciale di Marghera associando al monitoraggio indoor, misure outdoor sopravento e campionamento del "soil gas" per i parametri: cloroformio, Dibromoclorometano, Idrocarburi, al fine di implementare l'analisi di rischio dell'area ex Monopoli.



## TAVOLO TECNICO

# Un progetto per sdoganare le merci in mare

Il direttore generale dell'Agenzia Dogane e Monopoli Marcello Minenna, e il Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia, Pino Musolino, hanno siglato il Protocollo d'Intesa per l'attivazione del Tavolo Tecnico per favorire l'innovazione (digitalizzazione) nel sistema marittimo e rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico lagunare e agevolare l'attività di imprese e operatori del settore mediante semplificazioni delle procedure e utilizzo di tecnologie innovative. «Sono previsti periodici incontri mensili» spiega un comunicato «nei quali verranno concertate e sviluppate attività di interesse comune per perseguire importanti obiettivi, come, ad esempio, lo sviluppo della procedura di "sdoganamento" delle merci in mare con la definitiva entrata in funzione del Mose e l'implementazione di corridoi portuali-logistici tra il porto veneziano e i primari snodi all'interno della Regione Veneto in sinergia con un ulteriore sviluppo dei raccordi ferroviari. —



Controlli doganali nel porto



**MARIO SOMMARIVA RISPONDE AL PROPELLER CLUB**

## «Sempre più sinergie fra Trieste, Monfalcone Venezia e Chioggia»

Integrare i porti di Venezia e Trieste istituendo un unico grande sistema portuale nell'Alto Adriatico. Uno scenario possibile o fantascientifico? Secondo Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale di Trieste e Monfalcone – interrogato su questo dal presidente del Club Port of Venice, Massimo Bernardo – si tratta di «una suggestione affascinante che deve maturare gradualmente nella realtà concreta nel mercato e nella volontà dei diversi attori economici, istituzionali e sociali, confrontandosi sempre di più sui temi delle sinergie e delle possibili integrazioni come quella in materia di formazione professionale dei lavoratori del sistema portuale su cui le due autorità dell'Alto Adriatico stanno già collaborando».

Il segretario generale del porto di Trieste e Monfalcone ha però ricordato che c'è «una storia secolare di distanze fra

le due realtà. Trieste chiese protezione all'Austria per evitare il dominio veneziano. A Muggia, primo avamposto del territorio istriano-veneto, i cannoni erano costantemente puntati su Trieste. Oggi per fortuna - ha precisato - è possibile ragionare in termini diversi. Non esiste una Repubblica Marinara dominatrice dei mari e non esiste una piccola realtà impaurita e mossa soltanto dalla volontà di non farsi fagocitare».

Per Mario Sommariva «è il dibattito politico ed istituzionale ad essere estremamente insufficiente ed arretrato in merito al rapporto fra l'interesse generale dei territori e quello privato rappresentato da compagnie di navigazione che agiscono in un mercato di tipo oligopolistico, dando vita a fenomeni di integrazione "verticale" che entrano sempre più in conflitto anche con i diversi attori del mercato logistico». —



Mario Sommariva



SAN DONÀ: PROGETTO PORTA NORD

# Al via i lavori nell'area della Cantina dei Talenti

SAN DONÀ

Al via i lavori nell'area della Cantina dei Talenti, è il primo passo verso la nuova porta Nord ovvero il grande progetto di sviluppo a nord della città che un giorno vedrà anche il polo intermodale per le due nuove stazioni Atvo e Rfi, la nuova area fieristica e altri interventi collegati.

La Cantina dei Talenti è un progetto che recupererà la struttura dell'ex Cantina Sociale per trasformarla in un contenitore di funzioni innovative, per quanto riguarda il settore dell'agroalimentare. «Si tratta di un investimento di oltre due milioni e mezzo di euro», spiega il sindaco Andrea Cereser, «a cui parteciperà anche la Cantina Sociale di San Donà di Piave per 625 mila euro, ottenendo nel nuovo stabile alcune aree per sviluppare la parte commerciale delle attività agroalimentari. Credo che l'avvio di cantieri e lavori rappresenti bene la volontà di andare avanti, di offrire alla Città di San Donà nuove prospettive di crescita e sviluppo. Il progetto della Cantina dei Talenti è ambizioso perché guarda al futuro del lavoro, a quel mix di competenze tecnologiche e legame con il territorio che caratterizzerà i lavori che svolgeranno i nostri figli e nipoti». Il resto degli interventi della porta Nord stenta a decollare a causa del periodo di emergenza per l'emergenza sanitaria. —

G.C.A.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**AUTOSTRADE, ARRESTATO L'EX AD**

Inchiesta Ponte Morandi, Castellucci e altri 2 dirigenti ai domiciliari

FREGATTI E GRASSO / PAGINA 14



# Autostrade, bufera e arresti per barriere fonoassorbenti «Sono attaccate col vinavil»

Ai domiciliari l'ex ad, altri cinque coinvolti tra vecchi e nuovi dirigenti  
La giudice: Castellucci continuava a comandare anche dopo il suo addio

**Tomasi: «Dal 1999 al 2019 hanno distribuito 9 miliardi e 4 di dividendi, 9 sono andati a Atlantia»**

**Viadotti, gallerie e pannelli con poca manutenzione negli anni hanno reso la rete autostradale "insicura"**

**L'indagine è una costola di quella principale sul crollo del ponte Morandi, il viadotto crollato il 14 agosto 2018**

**GENOVA**

La conclusione di due anni di indagini «è un quadro desolante», in cui, scrive la giudice Paola Faggioni, «è emersa l'insicurezza della rete autostradale con riferimento ai viadotti, alle gallerie e alle barriere di contenimento».

È questo l'ultimo capitolo di un'indagine nata dalla strage del Ponte di Genova del 14 agosto 2018, in cui hanno perso la vita 43 persone, e che ieri ha portato all'arresto di Giovanni Castellucci: manager che ha guidato la società della famiglia Benetton per quasi un ventennio. E per la giudice, che motiva così l'esigenza cautelare, ha continuato a estendere la sua influenza «a livelli apicali» anche dopo la sua uscita. Quella gestione secondo lo stesso Gianni Mion, presidente della Edizioni holding (la cassaforte con cui la famiglia di Treviso controlla il gruppo), non avrebbe propriamente brilla-

to sulla sicurezza: «Il vero grande problema è che le manutenzioni le abbiamo fatte in calare. E più passava il tempo e meno facevamo... E Gilberto (Benetton, morto nel 2018) e tutta la famiglia erano contenti...». Oppure, detto con le parole di Roberto Tomasi, successore di Castellucci: «Dal 1999 al 2019 hanno distribuito 9 miliardi e 4 di dividendi, 9 miliardi sono andati ad Atlantia».

**LE BARRIERE DIFETTOSE**

Ecco perché, secondo chi indaga, la vicenda delle barriere è un tanto per il tutto. Nel 2017 il vecchio management di Aspi comincia a montare sulla rete autostradale pannelli fonoassorbenti. È un obbligo contrattuale previsto dalla concessione firmata con lo Stato. Ben presto i tecnici si accorgono però che c'è una falla di progettazione: le barriere cascano al primo soffio di vento. Succede due volte e solo per caso nessuno si fa male. Le han-

no installate con una resina «non certificata» dall'Unione Europea. «Sono attaccate con il Vinavil», sintetizza Lucio Ferretti Torricelli, tecnico di Spea, società satellite di Autostrade. Ed è stata sottostimata la portata del vento «del 200%».

Spea è responsabile della progettazione, ma i suoi tecnici, vorrebbero rimediare. Torricelli propone «una via d'uscita» al capo delle manutenzioni di Autostrade, Michele Donferri Mitelli. Ma costa troppo. E Donferri rilancia con una soluzione «aziendalista»: addossare la colpa ai subappaltatori e piegare le barriere con il sistema del-



le “ribaltine”. In sostanza si tratta di ridurre l'altezza per tentare di intercettare meno vento. Non funziona, tagliano corto gli investigatori. E non servono nemmeno per riparare gli abitanti dal rumore, come dimostrano le lamentele continue degli abitanti dei comuni liguri. «Mo' siamo stati bravi a raddrizzarli e speriamo non succeda niente», è la filosofia di Donferri. «Michele – protesta Torricelli – ma con il vento cadono 'ste c... di barriere! ». Il problema è che solo in Liguria ci sono 30 chilometri di barriere, su 400 chilometri, si parla di 140 milioni di euro: «Un bagno di sangue. Ma 'ndo chiappi i soldi?». Vale la pena anche sottolineare cosa sono queste

registrazioni. Sono registrazioni del 2017, audio artigianali che un altro dirigente Spea comincia a tenere da parte, prevedendo prima o poi di finire nei guai.

#### «PONTE E BARRIERE VICENDE DISTINTE»

I guai sono arrivati. Ieri agli arresti domiciliari sono finiti in tre, Castellucci, Donferri e Paolo Berti, ex capo di quest'ultimo, accusati di attentato alla sicurezza e frode in pubbliche forniture. Tre interdizioni per i tecnici Paolo Strazzullo, Stefano Marigliani (ex direttore del Tronco di Genova) e Massimo Miliani, notificate dai finanzieri del Primo Gruppo (guidati dal colonnello Ivan Bixio) e del Nucleo Metropolitano (colonnello Giampaolo

Lo Turco). Nell'inchiesta è indagato anche Tomasi, nuovo ad di Aspi, ma la sua posizione va verso l'archiviazione. Il trio Castellucci-Berti-Donferri sembra considerarlo un intralcio.

Autostrade per l'Italia sottolinea la discontinuità tra il vecchio management, guidato da Castellucci, e il nuovo. E la messa in sicurezza avviata tra il 2019 e il 2020, dopo la segnalazione della Procura. Con una nota i legali di Castellucci esprimono «stupore per le misure» e invitano a «non confondere due vicende, quella attuale e il Ponte Morandi, del tutto distinte». –

**TOMMASO FREGATTI  
MARCO GRASSO**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

L'amministratore delegato di Aspi prende le distanze dal predecessore  
Poi la stoccata al Mit: non era chiara l'interlocuzione con il ministero

## Tomasi: «Taglio netto col passato La manutenzione migliora i conti»

### IL COLLOQUIO

Marco Menduni / GENOVA

**R**ivendica un taglio netto rispetto al passato. Nel giorno degli arresti, di un nuovo diluvio di accuse e di intercettazioni che piovono su Autostrade, l'attuale amministratore delegato Roberto Tomasi vuol sottolineare il cambio di passo della società dopo l'uscita di Giovanni Castellucci. Ma non dribbla le domande su quel che è accaduto prima.

Le frasi più imbarazzanti captate al telefono? «I comportamenti delle persone si qualificano per quelle che sono le intercettazioni». Le scelte del passato: «Io sono convinto che un alto livello di manutenzione alla fine migliori i conti, investire poco non è stata una scelta lungimirante». Ma punta anche il dito su un sistema che si muoveva in una palude: «Non era definito lo standard nell'interlocuzione con il ministero e col Consiglio dei lavori pubblici. L'asticella doveva essere posta. Se in un rapporto contrattuale uno lo standard non ce l'ha, è difficile individuarlo».

Possibile che nessuno si sia mai accorto degli enormi deficit sulla sicurezza? «Io posso garantire – spiega Tomasi – cosa è stato fatto dopo quell'epoca. Ci siamo attivati sull'intera rete per verificare viadotti, gal-

lerie, barriere di sicurezza. Secondo quanto emergeva ci siamo subito attivati per sicurezza o verifica». Altro quesito: le inchieste della magistratura hanno spinto la società ad azioni diverse dal passato? «Sono state – dice Tomasi – tutte azioni indipendenti. Certo, le inchieste hanno accelerato certi provvedimenti, abbiamo fatto quel che doveva esser fatto. Sappiamo che nel periodo di chiusura delle gallerie abbiamo creato tanti disagi, ma eravamo determinati: ogni qualvolta fossero emersi dei problemi, dovevamo chiuderle».

Gli ultimi sviluppi influiranno nell'interminabile trattativa con il Mit? «Non so quali saranno le valutazioni della controparte. Però ci tengo a evidenziare alcuni dettagli. Per le manutenzioni si spendevano 260-270 milioni. Poi ne abbiamo investiti 400. Quest'anno 655, nel 2021, 600. Questo è un gruppo che non gestisce solo la concessione, vuole esser leader della mobilità integrata. Pronti a investire subito 7 miliardi in opere e non so chi in Italia ne sarebbe capace».

Le carte della procura e del gip rilevano: i risparmi sulle manutenzioni aumentavano i profitti; gli azionisti, Benetton per primi, ne erano consapevoli e contenti. «Rispondo per il 2015, quando sono entrato in questa azienda: la mia è stata una storia di investimenti, con grande indipendenza». –

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Roberto Tomasi, ad di Aspi



## MION NELLE INTERCETTAZIONI «MENO MANUTENZIONI, PIÙ UTILI»

PAOLINI / PAGINA 15

LE CARTE DELL'INCHIESTA

# Mion al telefono: «Più utili e meno manutenzioni»

Il manager intercettato mentre parla con l'economista Brunetti: imbarazzo dei Benetton  
«Lavori in calare man mano che passava il tempo, Gilberto e la famiglia contenti»

**E sull'imprenditore scomparso: «Il nostro problema è la sua incompetenza»**

Roberta Paolini / TREVISO

La dynasty di Ponzano si sveglia con l'ennesima sassata. Non è tanto e solo l'arresto dell'ex ceo di Atlantia e Autostrade Giovanni Castellucci, raggiunto ieri da una misura cautelare disposta dall'inchiesta gemmata da quella sul crollo del Ponte Morandi. A turbare la famiglia Benetton, affermano fonti, sono le parole intercettate di Gianni Mion, il presidente di Edizione, lo scrigno dove è custodito l'impero miliardario della famiglia veneta. Parole crude, certamente decontestualizzate, ma che descrivono i Benetton come non pronti a gestire l'impero infrastrutturale, («Il management si era impossessato della loro testa», dice Mion) e dove si fa riferimento esplicito al calo degli investimenti in manutenzione a vantaggio di maggiori profitti per l'azionista. «Le manutenzioni le abbiamo fatte in calare, più passava il tempo meno facevamo ... così distribuivamo più utili ... e Gilberto e tutta la famiglia erano contenti». A parlare, intercettato in una conversazione con il professore emerito di economia Giorgio Brunetti è proprio il presidente di Edizione Holding. Mion e Brunetti sono totalmente estranei all'inchiesta, ma l'impianto accusatorio parte proprio da questa telefonata.

Si tratta di una conversazione privata, sono parole certamente avulse da un contesto, ma sono frasi che pur

nel loro carattere riservato imbarazzano alcuni membri della famiglia. Mion e Brunetti in più passaggi parlano della mancata capacità di governo di un oggetto come Autostrade da cui è scaturito un eccesso di delega e di fiducia a Castellucci. Dice Brunetti: «Quando hanno acquistato quella roba, era una roba che loro non potevano neanche governare...» e oltre «non avevano il fisico del governo giusto?». «Esatto», risponde Mion. E ancora oltre chiamando in causa lo scomparso Gilberto e il fratello (non si tratterebbe di Luciano, tuttavia, almeno secondo alcune ricostruzioni). Dice Mion a Brunetti: «Ti ricordi poi poi Castellucci allora diceva "facciamo noi" e Gilberto eccitato perché lui lui guadagnava e suo fratello di più...». Un errore di questo dell'ampia delega ammesso da Luciano in una lunga lettera in cui scrisse che la famiglia fu responsabile nell'aver «contribuito ad avallare la definizione di un management che si è dimostrato non idoneo, un management che ha avuto pieni poteri e la totale fiducia degli azionisti e di mio fratello Gilberto».

Un altro passaggio particolarmente significativo dell'influenza di Castellucci sul gruppo societario è una conversazione tra Mion e Carlo Bertazzo, ad di Atlantia, nel corso della quale il primo riferisce al secondo che Castellucci sta continuando a governare il processo aziendale del gruppo cercando anche di "seminare" il concetto secondo il quale Gilberto Benetton ed il consiglio di Atlantia fossero a conoscenza delle omesse

manutenzioni sulla rete. Dice Mion: «Lui può darsi che abbia detto tre ca, perché, può darsi che detto tre o quattro cazzate ... Gilberto chissà cosa ha capito no?» E oltre «il nostro problema è l'incompetenza ... di Gilberto... non possiamo dirlo, no?».

Ed era vera la fiducia dello scomparso Gilberto nei confronti di Giovanni Castellucci. Dopo il crollo del Ponte Morandi Castellucci va da Gilberto Benetton con le dimissioni in mano, l'uomo dei numeri della dynasty le rifiuta, non può credere che uno dei suoi delfini possa aver gestito un gruppo di quelle dimensioni «risparmiando» sulle manutenzioni ed è convinto che la sua uscita sarebbe un'ammissione di colpevolezza.

Con l'evoluzione dell'inchiesta bis, gemmata dal troncone principale relativo al crollo del Ponte Morandi, emergono però dettagli inquietanti (i "report ammorbidenti") sulla gestione della sicurezza della rete di Aspi. Gilberto Benetton nel frattempo muore, non leggerà mai quelle parole tremende che sporcano per sempre quello che è stato considerato, fino ad un certo punto, il capolavoro finanziario fatto con il capitale dei maglioni colorati.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Gianni Mione, a destra, Giovanni Castellucci

## IL GOVERNO

## Buffagni: manleva scelta obbligata Stato aspetta 1,5 miliardi da Atlantia

«Manager che confessano di aver diminuito la manutenzione per fare utili... è una vergogna. Ho ancora i brividi. E tutto per compiacere la famiglia Benetton». Così il viceministro dello Sviluppo economico del M5S, Stefano Buffagni, in un colloquio oggi pubblicato su *La Stampa*. «Si certifica quello che abbiamo sempre detto noi del M5S». «Non compete alla politica fare una trattativa sui valori. Quel che è certo è che a questo punto riterrei obbligata la manleva. È fondamentale per tutelare il contribuente, vedendo che gli scandali commessi da questa società non sono finiti», dice Buffagni. «Sappiamo bene che un conto è chi ha gestito l'azienda, un altro sono i piccoli azionisti che vanno tutelati - continua - Detto questo mi limito a ricordare due cose. Primo: lo Stato, tramite Cdp, vanta crediti per più di 1,5 miliardi con Atlantia e Aspi. E vedremo quanto conterà sulla bilancia finale. Secondo: è fondamentale recepire il Piano economico e finanziario in linea con quanto espresso dalla Autorità Trasporti. Non vorrei che qualcuno nel governo avesse un approccio troppo morbido».



I COLLOQUI FRA I TECNICI

# «I cavi del Morandi son corrosi» «E allora asciugali con l'aria...»

Dalle carte emerge il "metodo Donferri" per risparmiare sempre in ogni cantiere

ROMA

«I cavi del Morandi sono corrosi». Il 25 giugno 2018 – esattamente un mese e mezzo prima del crollo del Morandi e della morte di 43 persone – gli (ex) top manager di Autostrade per l'Italia ammettevano di essere a conoscenza dei rischi del viadotto. E a fronte dell'acclarata pericolosità di quei tiranti l'allora direttore generale delle operazioni Paolo Berti scriveva a Michele Donferri Militelli, *deus ex machina* delle manutenzioni: «Sti' ca... (come a manifestare un certo disinteresse, secondo gli investigatori, ndr) me ne vado».

E il particolare choc che emerge dalle intercettazioni telefoniche che hanno portato ieri agli arresti (domiciliari) degli ex vertici di Aspi. Dalle carte emerge come sia Berti che Donferri (e dunque i vertici dell'azienda oggi licenziati dal nuovo corso) fossero pienamente a conoscenza della situazione di pericolosità del viadotto Polcevera. E che Berti subito dopo il crollo del viadotto abbia tentato di cancellare quei messaggi depistando le indagini. Non sapendo, però, che sarebbero stati successivamente trovati dalla Finanza sul telefono cellulare del collega Donferri.

Nelle chat Donferri ammette l'ammaloramento dei cavi: «Sono corrosi». Mentre Berti consiglia «di iniettare aria nei cavi del viadotto per togliere l'umidità». Il direttore però rimarca: «Mano, sono già corrosi». Per il giudice Paola Faggioni quello scambio di messaggi evidenzia «la consapevolezza

degli ammaloramenti dei cavi di precompressione degli stralli del viadotto Polcevera». E ancora Donferri secondo il giudice, faceva il lavoro sporco per conto dell'ad Castellucci per cercare di convincere il collega Berti a "tenere" dopo la condanna a 5 anni che si era preso per la strage di Avellino (nel 2013 quaranta persone persero la vita a bordo di un pullman) e dopo l'avviso di garanzia per il crollo del Morandi. Il manager gli propone un patto per tutta la vita: «Paolo non puoi imputare a lui (Castellucci, ndr) che ci sono stati 43 morti. Quaranta morti di là (Avellino), quarantatré di là (Morandi). Stiamo tutti sulla stessa barca». «Castellucci» dice sempre Donferri «mi ha chiesto la mediazione. Ti vuole rasserenare e ti aiuterà per tutta la vita. Attaccati a 'sto treno rivendica tutto quello che c'è da rivendicare».

Nelle carte emerge quello che per gli investigatori era "il metodo Donferri". A fronte dell'acclarata pericolosità delle barriere antirumore che in Liguria hanno rischiato di colpire due mezzi pesanti ancora cerca un modo per risparmiare.

Particolarmente rilevante secondo le indagini condotte dai militari della Guardia di Finanza l'elevata redditività di Aspi e la conseguente distribuzione di ingenti dividendi tra gli azionisti, derivata da «una spregiudicata linea imprenditoriale improntata alla sistematica riduzione delle manutenzioni della rete autostradale». E si evidenzia come Aspi abbia distribuito dal 1999 al 2019 «nove miliardi e quattro di cui nove miliardi e due sono andati ad Atlantia». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LAVORI AUTOSTRADALI

# Oggi cantiere notturno nel nodo di Palmanova

TRIESTE

Autovie Venete ha pianificato un cantiere notturno nel nodo di Palmanova per il ripristino e l'adeguamento della segnaletica orizzontale. I lavori – spiega la concessionaria in una nota – si svolgeranno questa notte e interesseranno, in due archi temporali diversi, le rampe delle direttrici Udine-Trieste e Venezia-Udine del bivio di intersezione tra le autostrade A4 e A23.

A partire dalle 23 fino alle 2 di venerdì chi proviene dalla direttrice Tarvisio-Udine ed è diretto a Trieste potrà uscire a San Giorgio di Nogaro e riprendere la A4 in direzione Trieste rientrando allo stesso casello. A partire dalle 2 di stanotte e alle 5 chi proviene da Venezia ed è diretto a Udine potrà uscire a Palmanova, rientrare allo stesso casello e riprendere la A4 in direzione Udine. —



## LA GESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE

# Il blitz per il polo autostradale accende la contesa sulla A4

Il via del ministro agli approfondimenti sul piano Cav 2.0 agita la Brescia-Padova. Abertis serra le file e mette sul tavolo un piano investimenti da 4 miliardi di euro

Matteo Marian / PADOVA

Cerchi che si chiudono e che si riaprono in un moto dove i punti di partenza e arrivo sono sempre gli stessi. Il punto di partenza è Autostrada Brescia-Padova e la (ricca) gestione della sua concessione, quello di arrivo il prolungamento a Nord della Valdastico. Nel mezzo le sfide per il controllo della società nata nel 1952, i rinnovi della sua concessione a suon di nuovi progetti e uno sviluppo infrastrutturale a ostacoli. Certo, cambiano i nomi e i protagonisti. Negli anni Sessanta si parlava di Pi-Ru-Bi, l'autostrada Trento-Vicenza-Rovigo voluta da Flaminio Piccoli, Mariano Rumor, Antonio Bisaglia (i tre democristiani plenipotenziari nelle rispettive province) e poi bloccata nella costruzione al tratto Vicenza-Piovene Rocchette. Adesso – ma non da oggi – si parla Valdastico Nord (ma non solo) e i protagonisti sono il presidente del Veneto Luca Zaia con la sua vice Elisa De Berti, il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli e i vertici di A4 Holding con il presidente Gonzalo Alcalde Rodriguez. Cambiano i protagonisti, ma in ballo c'è sempre la contesa sulla concessione del tratto di A4 da Brescia a Padova, in scadenza nel 2026, alla quale la Regione dice esplicitamente di puntare nell'ambito del suo piano per la holding autostradale del Nordest.

## FIBRILLAZIONE

Un progetto ambizioso, per non dire complicato, che però vede la convergenza di diversi fattori. Il perno del piano è la trasformazione di Concessionari autostradali venete (Cav, detenuta da Regione e Anas con quote pari del 50%) in con-

cessionaria a tutto tondo dove concentrare la gestione delle tratte oggi in capo ad Autovie Venete, Società Pedemontana Veneta e A4 Brescia-Padova. Su questo Zaia e De Berti hanno incassato, martedì scorso, la condivisione politica del ministro De Micheli. Ci sono degli approfondimenti da fare, ma la volontà di tornare alla gestione pubblica delle autostrade accomuna governo e Regione. A questo si aggiunge, secondo elemento di convergenza, il braccio di ferro in atto tra l'esecutivo e Autostrade per l'Italia – con i clamorosi risvolti giudiziari di ieri – che si è innescato sulla revoca delle concessioni di alcune tratte alla società controllata dai Benetton. E infine c'è la linea tenuta dal governo di procedere con affidamenti *in house* (a società interamente pubbliche, quindi) delle concessioni che arrivano a scadenza: vale per Autovie Venete e per Autobrennero. Ed è per questo che, con la concessione della Brescia-Padova in scadenza a fine 2026, gli attuali concessionari del munifico (ante Covid) tratto di A4 iniziano a guardare al futuro con preoccupazione. Il via libera definitivo al progetto Cav 2.0, infatti, segnerebbe la fine dell'avventura di Abertis (che detiene il 90% della holding che controlla la Brescia-Padova) a Nordest. Detto per inciso, Abertis significa gruppo Atlantia e quindi Benetton. Ma va precisato che l'eventuale revoca delle tratte gestite da Autostrade per l'Italia (gruppo Atlantia) non potrà interessare la Brescia-Padova, anche se salendo ai piani alti della catena di controllo l'azionista di riferimento è il medesimo (i Benetton). Piuttosto potrebbero rendersi disponibili anzitempo altri “pezzi pregiati” di Autostrade per l'Italia come la Bologna-Padova (A13) e la Belluno-Venezia (A27).

ti” di Autostrade per l'Italia come la Bologna-Padova (A13) e la Belluno-Venezia (A27).

## LE CONTROMOSSE

La Regione Veneto – nonostante la concessione di Cav scada nel 2032 – vuole quindi farsi trovare pronta e chiede al governo la modifica della legge istitutiva di Cav (e su questo c'è la disponibilità dell'esecutivo) e il rinnovo delle concessione fino al 2062. Abertis, nel frattempo, non sta a guardare. Esu scorta del *claim* “collegiamo territori per sostenere lo sviluppo economico e sociale” ha già messo le sue carte sul tavolo. Ovvero un piano economico-finanziario che prevede investimenti per 4 miliardi di euro sul territorio. In ballo, tra le altre cose, la nuova viabilità di accesso a Verona: 280 milioni di euro per tre opere che puntano al miglioramento dei collegamenti della Bassa Veronese (nuovo casello di Castelnuovo del Garda), all'interconnessione con la nuova Pedemontana Veneta (autostazione di Montecchio Maggiore, la cui conclusione è prevista nel 2024, e altra viabilità ordinaria) e alla risoluzione del nodo dell'accessibilità all'area Verona sud (e quindi a fiera e interporto) con lo sdoppiamento del casello e nuove connessioni con le tangenziali cittadine. Ma ci sono anche 1,3 miliardi per il prolungamento della Valdastico Nord (primo lotto). Senza contare che da sempre si parla di realizzare la quarta corsia. La disfida è appena iniziata, e già nel passato (era il 2008, cerchi che si chiudono e che si riaprono) la Brescia-Padova allora guidata da Attilio Schneck bloccò gli investimenti previsti a fronte della contesa sulla sua concessione. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La sala operativa di Autostrada Brescia-Padova per il controllo del traffico sulla tratta gestita

Il seminario sul web

## Il superbonus, come si applica. Esperti in cattedra

**Il Superbonus 110%** e la sua applicazione. Giovedì 19 il webinar informativo di Banca del Veneto Centrale. L'evento online per comprendere chi può usufruirne, per quali interventi e con quali modalità. Banca del Veneto Centrale, il nuovo istituto di Credito Cooperativo nato dalla fusione tra Centrovneto Bassano Banca e RovigoBanca, lancia il suo primo webinar sul tema: «Il superbonus 110% e la sua applicazione». Un tema di grande attualità e destinato a interessare un'ampia platea di soggetti: soci, clienti, amministratori di condominio, professionisti. L'evento gratuito, previo accreditamento online, in diretta streaming il prossimo 19 novembre a partire dalle 18 e, in differita, sui canali social della banca. La Banca del Veneto Centrale ha promosso l'iniziativa con l'obiettivo di presentarne i vantaggi e chiarire gli aspetti di una normativa non facile da interpretare ma che rappresenta un'opportunità di rilancio dell'economia, in parti-

colare del settore edilizio, e un incentivo per i cittadini a rendere più green ed efficienti le loro abitazioni. Nel corso della sessione, con l'aiuto di esperti, si affronteranno argomenti quali: l'inquadramento normativo, gli ambiti soggettivo e oggettivo di applicazione, le verifiche preliminari da eseguire, le alternative alle detrazioni e le sanzioni previste. Oltre al presidente Gaetano Marangoni e al direttore generale Mariano Bonatto, saranno presenti Dario Corradin, di Scc - Studio Commerciale Corradin, per la parte fiscale; l'architetto Franco Zanella dello Studio Auxo Associati, per la parte tecnica; Claudio Pozza, della Costruzioni Edili Pozza Matteo & C. Sas, che porterà la sua testimonianza di imprenditore del settore costruzioni. Per partecipare alla diretta è necessario iscriversi online sul sito [www.bancavenetocentrale.it](http://www.bancavenetocentrale.it). Per informazioni e chiarimenti contattare Ufficio Comunicazione e Relazioni esterne [relazioni.esterne@bancavenetocentrale.it](mailto:relazioni.esterne@bancavenetocentrale.it).



VIABILITÀ

# Trafofo, apertura appesa a un filo per l'innesto verso Sant'Andrea

«Il progetto c'è e possiamo ancora farcela per gennaio», giura il sindaco. Ma il disegno della rotatoria di innesto è in fase di modifica. E i tempi stringono

VITTORIO VENETO

Ma esiste o no – chiede il Pd con Marco Dus – il progetto per la rotonda in via Carso, all'ingresso (o all'uscita) del traforo di Santa Augusta? «Certo che esiste, è quello che ha predisposto la vostra amministrazione e che è stato approvato in conferenza dei servizi», risponde il sindaco. Antonio Miatto precisa, però, che avendo trovato «gravi criticità» in quello studio, lo stesso è in via di perfezionamento. E che i confronti tecnici, avvenendo on line, quindi da remoto, tra i responsabili municipali e quelli dell'Anas, stanno rallentando le procedure. Col rischio di far saltare ancora una volta la data fissata del prossimo gennaio per l'apertura del tunnel atteso da 40 anni?

«Assolutamente sì», accusa il capogruppo del Pd, Marco Dus, dopo aver consultato degli esperti. «Probabilmente no», sostiene invece il sindaco, «a meno che un nuovo lockdown non blocchi tutto».

L'impresa dell'Anas è già al lavoro per realizzare l'ultimo

tronco della bretella che porta al tunnel. Finita quest'opera, informa il sindaco, metterà mano alla costruzione della rotatoria. «A mio avviso», specifica Dus, «ci dovrà essere anche il parere della Soprintendenza, sulle modifiche intervenute».

Lunedì sera, in consiglio comunale, se ne saprà di più. Il tema dell'interrogazione posta dal Pd, infatti, è proprio questo. Dus ha chiesto al presidente del Consiglio anche l'accesso agli atti, per disporre di tutta la documentazione. Anticipa che chiederà conto anche della mancata realizzazione della rotatoria all'incrocio tra via Carso, via Vittorio Emanuele e via Dalmazia. E, a questo riguardo, ecco la novità.

«Quella rotatoria è indispensabile», afferma il sindaco. «Se l'Anas non la costruirà, il Comune sta già cercando le risorse per costruirla in proprio. L'Anas accampa ragioni di risorse, ma anche di territorialità: non può intervenire su strade comunali. Bene, abbiamo chiesto ai ministeri di competenza se c'è la disponibilità di una milionata per realizza-

re un'opera che riteniamo indispensabile».

Ieri, intanto, il sindaco Miatto è stato in Provincia per affrontare altri noti: dalla rotonda di via Pinto, all'incrocio con via della Bressana, al completamento della bonifica della discarica di Forcal, passando per alcuni interventi al Campus scolastico in centro. Quanto a lavori stradali, sono iniziati ieri mattina e non senza disagi, quelli relativi ripristino e conclusione di allacciamenti da parte di Piave Servizi lungo un tratto di grande percorrenza cittadina come via Matteotti e via Sant'Antonio. Il traffico si svolge a senso unico alternato. «Capisco perfettamente disagi e proteste, hanno chiamato in molti», conferma l'assessore ai lavori pubblici Bruno Fasan, «d'altra parte i lavori iniziati ancora anni fa vanno conclusi, un piccolo sacrificio oggi varrà per domani con un miglioramento concreto della viabilità. Bisogna avere un po' di pazienza». —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I lavori a Sant'Andrea per l'innesto su via Carso, la rotatoria è in fase di revisione progettuale