

APPALTI  
E POLITICA



Tutto in un giorno

Il 21 dicembre di due anni fa  
una "processione" dal notaio

L' "insalatona mista"

All'improvviso tra i soci sono giunte  
società di costruzione ed engineering

# Pedemontana spa, il ribaltone

## Nel dicembre 2005 la maggioranza è passata dal pubblico ai privati

di Mauro Carrer

Claudia Minutillo, classe 1963, ex segretaria particolare del presidente della Regione, Giancarlo Galan, risulta tra i consiglieri di amministrazione della Pedemontana veneta. Una carica, secondo quanto si legge dalle visure camerali, decisa con un atto del 18 novembre del 2005 e che dovrebbe valere fino al 31 dicembre di quest'anno.

Una curiosità, ma non è la sola e nemmeno la più rilevante della Pedemontana veneta spa, nata nel 2002. La società ha in mente di realizzare 94 chilometri e 900 metri di una superstrada a pedaggio che taglierà il Veneto, da Montebelluna fino a Spresiano. Un'opera faraonica che costerà oltre 2 miliardi di euro. Un intervento che per ora colleziona anche tanti dubbi sul percorso scelto e sui protagonisti indicati per realizzare l'imponente progetto. Ma andiamo con ordine e, come per ogni buona telefilm, bisogna andare al riassunto della prima puntata.

La Pedemontana Veneta nasce, si è già detto, nel 2002. Il capitale sociale è diviso tra enti a prevalenza di capitale pubblico come l'autostrada Serenissima, ovvero la Brescia-Padova, le Autovie Venete e con la presenza del sistema bancario del Nord est che mette in campo Antonveneta, Cardine finanziaria, Cassa di Risparmio di Verona, Vicenza e Belluno. In più c'è Autostrade Spa (a suo tempo privatizzata). Nel dicembre del 2003 la società si fa avanti con un suo progetto e si

propone alla Regione Veneto per realizzare la superstrada a pedaggio, attraverso la formula del project financing. Fin qui le società a partecipazione pubblica hanno in mano la maggioranza della spa, circa l'85 per cento delle azioni.

Poi la Regione Veneto nel 2004 dichiara l'opera di interesse pubblico e concede un contributo di 243 milioni di euro (in realtà, Iva compresa, sono 292). Il primo fondo è relativo ad un finanziamento statale pari a 40 miliardi di lire per 15 anni, equivalenti a 220 milioni di euro attualizzati. In più dalla Regione è previsto un contributo variabile della durata di 30 anni (con un minimo di 10,2 milioni di euro l'anno) modulato in base ai flussi di traffico. In altre parole: se sulla Pedemontana passeranno meno di 35 mila vetture al giorno con il conseguente calo di pedaggi e dunque di entrate previste, niente paura, ci penserà la Regione ad integrare il contributo.

I primi punti di domanda scattano il 21 dicembre 2005, quando un pacchetto di 1440 azioni passa dai soggetti a prevalenza pubblica nelle mani di quello che "Il Mattino di Padova", in un articolo del 2 febbraio scorso, definisce un «selezionato gruppo di azionisti privati». Un «regalo di Natale» confezionato - racconta il giornale del gruppo Caracciolo - nello studio del notaio Cesare Peloso di Verona dove nello stesso giorno «una incredibile folla di persone entra ed esce dal suo ufficio per costituire società e consorzi che si partecipano, si intrecciano e si possiedono».

*Nel cda della società che promuove la superstrada c'è pure l'ex segretaria del presidente Galan. Ora però una gara ci sarà: in lizza per sfidare il "promotore" ci sono due gruppi spagnoli (anche con alleati italiani)*



Un'immagine forse fantasiosa. Ma confermata dal freddo linguaggio delle visure societarie. In ogni caso i privati entrano nella Pedemontana spa. E dove sta lo scandalo? Se si tratta di un progetto che presuppone un certo rischio finanziario non si è sempre detto che l'intesa tra enti a prevalente partecipazione pubblica e imprese private può anche portare a buoni frutti? Già. Il problema è che nella Pedemontana spa ci sono due anomalie: 1) la trasformazione da società a maggioranza pubblica a società ora in mano ai privati che attualmente controllerebbero circa il 58 per cento della spa avviene senza un bando pubblico che pubblicizza la vendita di quote societarie; 2) non è ben chiaro in base a quali parametri e scelte si sia formato il consiglio di amministrazione. Difficile pensare ad una congiunzione astrale che abbia portato tutta una serie di imprese lo stesso giorno, la stessa ora, a mettersi insieme per realizzare l'opera. L'altra "stranezza" è la

presenza congiunta di imprese di costruzione e società di engineering (progettisti) nei consorzi societari che compongono la Pedemontana spa.

Un'insalatona mista. Un incredibile gioco di scatole cinesi. Il dubbio, neppure troppo nascosto, sarebbe che il collante che ha messo insieme costruttori e progettisti non si chiama Attack ma "politica". O peggio, la voglia dei partiti, in un arco che prende dentro la maggioranza che governa a livello regionale, ma anche un fronte consistente dell'opposizione, di controllare e condizionare l'operazione Pedemontana.

Se è così - e questa è l'analisi che percorre alcuni settori del mondo industriale veneto - l'anomalia rischia di diventare un sistema di governo con varianti più o meno fantasiose del project financing e delle società a scatole cinesi applicato o applicabile di volta in volta alla sanità (vedi tutti i progetti relativi a nuovi ospedali nel Veneto), ai trasporti, ai servizi, alle municipalizzate.

Un sistema che, in caso di ulteriori evoluzioni, come nel caso dei Pokemon con Pikachu che diventa un mostro sempre più potente, può sfociare in un meccanismo difficilmente controllabile.

Fantasie giornalistiche? Mica tanto. A porsi gli stessi interrogativi è stato lo stesso ministro alle Infrastrutture Antonio Di Pietro il quale ha più volte sottolineato il conflitto di interessi e le norme che vietano alle imprese che operano nei settori delle costruzioni e della mobilità di partecipare al capitale delle società che hanno la concessione di tratti autostradali.

È su questi punti che tornano di attualità gli interrogativi sulle varie trasformazioni della Pedemontana e sulle attuali caratteristiche di una spa la cui originaria compagine societaria era formata da enti a prevalente partecipazione pubblica ed ora invece sarebbe controllata al 58 per cento dai privati. I dubbi più grossi, oltre che di natura politica, sono anche "tecnicici". Il dibattito, che coinvolge il

I CONTI IN TASCA

Nei conteggi dell'opera c'è anche la previsione che la Regione copra ulteriori costi se la Pedemontana non dovesse registrare sufficienti flussi di traffico (e di pedaggi)



### Vigili in azione. Ieri i controlli, oggi si presenta la nuova ordinanza Giardini Salvi, il blitz del Comune Otto persone portate al comando

(g. m. m.) Il Comune lancia l'offensiva contro le cattive frequentazioni ai giardini Salvi. Ieri è andato in scena il primo blitz dei vigili, con controlli e perquisizioni a tappeto in una mattinata da incubo per un gruppo di tossicodipendenti e punkabestia. Oggi verrà presentata la nuova ordinanza per regolamentare l'utilizzo del parco e i comportamenti dei visitatori. A breve scatterà la riedizione dei controlli affidati alle pantere. Una strategia a tenaglia promessa e annunciata dal vicesindaco e assessore alla Pubblica sicurezza Valerio Sorrentino in risposta alle lamentele dei vicentini e alle polemiche politiche con l'opposizione.



gruppo è stato perquisito per individuare eventuali sostanze stupefacenti. Di droga non ne è stata trovata, mentre lo straniero è risultato in regola. Alla fine sono stati tutti rilasciati. Anche l'interno dei giardini è stato setacciato «ma nulla di rilevante - riferiscono dal comando - a parte una siringa usata e abbandonata da tempo, è stato rinvenuto».

«Non daremo tregua a questi personaggi», aveva dichiarato a maggio il vicesindaco Sorrentino, convinto nell'efficacia di un pressing assiduo per scoraggiare comportamenti scorretti e non in linea con l'ordinanza anti-bivacco emanata da alcuni anni dall'amministrazione comunale. Un'ordinanza che oggi verrà ritoccata e rivista, per irrobustire il giro di vite contro sbandati e tossicodipendenti.

Ieri vertice in prefettura: serve un milione di euro per adeguare il Menti alle nuove norme

## Stadio, corsa contro il tempo per evitare lo stop al pubblico

(g. m. m.) La partita del Menti sarà una corsa contro il tempo. Il prossimo campionato inizierà a fine agosto e per quell'epoca lo stadio dovrà essere adeguato ai dettami del decreto Amato, figlio dei fatti di Catania. Questo significa un esborso di un milione di euro per torrelli, telecamere e biglietteria nominativa. Trovare i soldi sarà un problema, ma anche con i soldi cash, ci sono due mesi e mezzo per presentare progetti e dare la via ai lavori: una corsa a perdifiato.



Questo è il quadro dipinto nelle due ore del vertice in prefettura dedicato alla sicurezza del Menti. Il bivio davanti a cui si trovano il Comune, che è proprietario dell'impianto, e il Vicenza calcio, che è il "padrone" di casa, è ben descritto dall'assessore allo sport Gianfranco Morsolotto: «Senza gli interventi imposti dal decreto Amato la capienza verrà

ridotta sotto i 7500 spettatori, ma le regole per chi milita in serie B richiedono di giocare in campi con capienza di 10mila posti. Questo significa che senza adeguamenti strutturali non è possibile disputare match della serie cadetta al Menti. Per questo dobbiamo correre moltissimo, per non farci trovare in ritardo. Nessuno vuole questo». C'è, però, il problema dei costi. Chi dovrà sborsare i soldi necessari per i torrelli e il resto degli impianti? «Le norme parlano chiaro - prosegue Morsolotto - come ha confermato anche il prefetto alla società sportiva. Nei prossimi giorni ci sarà un incontro fra Comune e

vicenza calcio per dirimere la questione, nel frattempo, entro giugno contiamo di raggiungere l'obiettivo del collaudo statico dell'impianto, utile a ottenere l'agibilità e il certificato anticendio».

«Siamo soddisfatti per lo spirito della riunione - commenta Paolo Bedin, direttore di gestione del Vicenza calcio - il nodo fondamentale è la copertura dei costi. Chiederemo subito un incontro con il sindaco per trovare una soluzione, ricordando che altre 39 amministrazioni comunali in questi mesi hanno aiutato le società a uscire dal tunnel dell'adeguamento al decreto. Sulle nostre teste pende la spada di Damocle dei tempi: sarà un'operazione molto difficile rispettarli. Per questo dobbiamo correre e dobbiamo farlo tutti assieme, anche perché deroghe sono impossibili: non le consento il decreto Amato, né il regolamento della Lega calcio».

### VICENZA-RØST A VELA. L'equipaggio vicentino è già ripartito verso La Coruna Arrivati a Lisbona. «Un mare tremendo» Tempi duri per il "Mandrake II" che punta a nord sulla scia di Pietro Querini

(n. m.) Tempi duri per il Mandrake II, la barca a vela dei vicentini (nella foto qui a fianco l'equipaggio berico) che stanno viaggiando verso le isole Lofoten, sulle orme di Pietro Querini che vi approdò nel 1431 portando in Veneto per la prima volta lo stoccafisso. Il vento rema contro. Un sms dello skipper Furio Borgarelli, tre giorni fa, recitava così: «È molto dura, le onde frangono sul ponte e il vento è tra i 25 ed i 30 nodi, noi avanziamo a 3-4 nodi al massimo».



Da Cadice, dove l'equipaggio è arrivato con due giorni di ritardo sulla tabella di marcia ed ha mancato d'un soffio l'incontro con la sindachessa, la barca è ripartita per Lisbona. «Il vento è un po' diminuito ed il mare è tornato calmo - dice

Armando Pozzato nel diario di bordo - Navighiamo tranquilli per tutta la notte ed il mattino di domenica 3 giugno. Passiamo il punto più meridionale del Portogallo, ma alle 13.30 circa è finita la pacchia e si torna a "baliare" con il vento a 30 nodi, sempre e sistematicamente contrario e il mare a forza 7». Le onde sono alte 3-4 metri sopra la barca; ovviamente il clima a bordo non è dei migliori.

Domenica notte il vento si è calmato e lunedì mattina il Mandrake II, con i vessilli della Regione e i marchi di decine di aziende vicentine che lo sponsorizzano (tra cui il nostro Giornale), è entrato nel porto di Lisbona. «Siamo tutti stanchi perché è stata veramente dura - continua il diario di bordo - Siamo stanchi perché il mare è molto male. La barca si è comportata bene, ma l'acqua è entrata ed ora ci tocca ripulire ovunque». Ieri mattina in municipio a Lisbona l'equipaggio è stato ricevuto per la consegna dei doni e dei gagliardetti. Nel pomeriggio i vicentini - sostenuti anche dalla Confraternità del baccalà che compie i 20 anni - sono ripartiti per Muros-La Coruna. Le previsioni sono più favorevoli, il vento soffia da sud. Il viaggio si segue anche sui cartoni in tetrapak del latte fresco prodotto dalla Centrale del Latte di Vicenza. (7-continua)

# Berlino da 19,99€

**da Venezia anche:**  
Amburgo, Colonia-Bonn, Lipsia, Düsseldorf, Hannover, Memmingen, Münster, Monaco di Baviera, Stoccarda

## TUIFLY.COM

☎ 199 192 692

Prezzo per un volo di sola andata tasse e spese incluse prenotando su [www.tuifly.com](http://www.tuifly.com). Tariffa soggetta a disponibilità. Supplemento di 7,50 € a tratta per prenotazioni tramite call center (tariffa nazionale), nelle agenzie di viaggio o presso le biglietterie aeroportuali. Supplemento di 1,50 € per tratta in caso di pagamento con carta di credito.