

## Rassegna del 27/08/2019

### SCENARIO

27/08/2019	<b>Adige</b>	17 Tunnel, Zurlo all'attacco	...	1
27/08/2019	<b>Alto Adige</b>	19 Bbt, Zurlo a testa bassa contro Bergmeister - Eurotunnel, Zurlo a testa bassa contro l'operato di Bergmeister	Dallago Maurizio	2
27/08/2019	<b>Corriere del Veneto Treviso e Belluno</b>	7 A4, a Roncade nasce l'area di servizio 2.0	G. F.	4
27/08/2019	<b>Corriere delle Alpi</b>	15 Primo giorno senza affanni per la chiusura del ponte - Ponte S. Caterina tutto fila via liscio nel primo giorno di chiusura	Dall'Anese Paola	5
27/08/2019	<b>Corriere delle Alpi</b>	16 Il Demanio mette in vendita sei proprietà	Aliprandi Irene	7
27/08/2019	<b>Giornale di Vicenza</b>	14 Ospedale di giorno Scatta il concorso per il San Bortolo 2	Pepe Franco	9
27/08/2019	<b>Giornale di Vicenza</b>	25 Angela e la Pedemontana Un esproprio lungo 35 anni	Cariolato Aristide	11
27/08/2019	<b>Messaggero Veneto Udine</b>	25 Il "no" di Legambiente alla Cimpello-Gemona: «È inutile e dannosa»	Ceschia Alessandra	13
27/08/2019	<b>Nuova Venezia</b>	13 Paratoie, le vernici a peso d'oro - Mose, la battaglia sui costi delle paratoie Sei milioni in più, uno è per le vernici	Vitucci Alberto	15
27/08/2019	<b>Nuova Venezia</b>	23 Il Comune non fa gli espropri bloccati lavori per 13 milioni	B.Anzoletti Elisabetta	17
27/08/2019	<b>Nuova Venezia</b>	25 Allargamento di via Armellina e nuovo sovrappasso al via	Cagnassi Giovanni	19
27/08/2019	<b>Sole 24 Ore</b>	15 Parterre - In casa Trevi la pace scatta con l'ausiliario	L.G.	20
27/08/2019	<b>Sole 24 Ore</b>	19 Cdp rinvia la partita delle nomine di Sace e Ansaldo Energia	Dominelli Celestina	21
27/08/2019	<b>Tribuna-Treviso</b>	24 Asta di 650 mila euro Villa Bellati Berengan a prezzi di saldo - Un gioiello a 650 mila euro Villa Berengan è in vendita	Poloni Fabio	22

**BRENNERO**

«Sul lato austriaco 200 milioni di extra costi»

# Tunnel, Zurlo all'attacco

È scontro tra l'amministratore italiano e quello austriaco di Bbt Se, **Raffaele Zurlo** e **Konrad Bergmeister**, per quanto riguarda la gestione degli appalti per la realizzazione del tunnel del Brennero. Ai microfoni della Rai di Bolzano, Zurlo ha contestato «200 milioni di euro di extra costi ascrivibili al contratto Tufles-Pfons sul lato austriaco a fronte di un valore contrattuale di 377 milioni, ovvero + 53%». Zurlo ha ribadito «il rapporto di grande e proficua collaborazione per più di cinque anni, fino a quando Bergmeister ha ritenuto di procedere per proprio conto per poi pretendere che io ratificassi le sue decisioni, delle quali mi sono dovuto dissociare formalmente per non esserne corresponsabile». L'amministratore delegato italiano di Bbt Se, la società italo-austriaca del tunnel, ha ipotizzato «esecuzioni di varianti non autorizzate, esecuzioni di prestazioni mai sottoposte ad approvazione, prestazioni eseguite senza contratto, assunzioni di impegni di spesa non autorizzate secondo lo statuto della Bbt Se». In questo modo sarebbe andato perso il cofinanziamento dell'Ue su 41 milioni di euro già spesi. «Mi auguro che siano i magistrati a verificare ogni eventuale sperpero di denaro pubblico, che io ho voluto arginare» ha concluso Zurlo. Lo scontro tra i due amministratori delegati si trascina da tempo e riguarda, appunto, gli extra costi del tunnel (*l'Adige* del 12 giugno), tanto che entrambi verranno sostituiti al vertice di Bbt entro la fine dell'anno.



L'amministratore delegato di parte italiana di Bbt Se Raffaele Zurlo



# Bbt, Zurlo a testa bassa contro Bergmeister



• Raffaele Zurlo

**La galleria del Brennero.** L'amministratore di parte italiana: «Da 3 anni informo il consiglio di sorveglianza senza ottenere risposte. In Austria costi lievitati anche del 50%, mi auguro si attivi la magistratura»

# Eurotunnel, Zurlo a testa bassa contro l'operato di Bergmeister

**La galleria del Brennero.** L'amministratore di parte italiana: «Da 3 anni informo il consiglio di sorveglianza senza ottenere risposte. In Austria costi lievitati anche del 50% per alcuni appalti, mi auguro si attivi la magistratura»

- **Il lotto Tulfes-Pfons** «Maggiori spese pari a 200 milioni di euro con crescita del 53%»
- **Le regole austriache** «In nessuna parte del mondo tali extra-costi»

MAURIZIO DALLAGO

**BOLZANO.** Raffaele Zurlo è un fiume in piena. Difende il suo operato - «sempre nell'interesse dei contribuenti» - e quello dei suoi collaboratori, attacca il suo alter ego Konrad Bergmeister per gli appalti in territorio austriaco relativi all'Eurotunnel: «con costi lievitati anche del 50 per cento». Accuse circostanziate, almeno a livello di conferenza-stampa indetta ieri presso la sede sociale a Bolzano. Resta il suo «no comment» alla domanda se le medesime accuse siano state fatte anche in sede giudiziaria. Zurlo si augura comunque che i magistrati si attivino sulla tematica. Presenta dati e cifre, dopo che negli ultimi mesi dall'amministratore di parte italiana della società Bbt Se non era uscito alcun commento alle voci di dissidi sempre più profondi tra lui e Bergmeister. Senza contare le affermazioni rilasciate ai media da componenti del consiglio di sorveglianza che danno per finita l'esperienza di entrambi gli amministratori - Zurlo e Bergmeister - nel consiglio di gestione della società, come scritto in passato anche da questo giornale.

Ieri, è stato il giorno dell'ingegnere che prima di approdare all'Eurotunnel lavorava in Italferr, società del gruppo Ferrovie

dello Stato. Il momento della sua verità. «I cittadini devono essere correttamente informati su come vengono utilizzati i soldi pubblici per realizzare la galleria di base del Brennero. Per noi la trasparenza è un dogma», così Zurlo, smettendo che ci siano tensioni tra lui e Bergmeister. In conferenza stampa il rimarcare che non ci siano dissidi tra i due diventa una specie di mantra. Verrà ripetuto una decina di volte. Salvo mettere poi in croce l'operato di quest'ultimo. A seguire un continuo lodare il lavoro fatto in Italia per l'Eurotunnel. «Abbiamo realizzato tutto ciò che era possibile fare, risparmiando 10 milioni di euro sull'importo contrattualmente previsto. Nella parte in territorio italiano della galleria abbiamo al lavoro in questo momento 1.400 persone ed altre mille lavorano con l'indotto. Con il pieno appoggio dei sindacati delle zone interessate», sottolinea l'amministratore di Bbt Se. Ed ancora: «In Italia finiremo i lavori due anni prima che in Austria, dove pur con sfioramento di tempi e costi, si va avanti con il progetto». «Non sono io la causa di un disastro che non esiste, perché siamo di fronte ad un successo. E se ci sono dei problemi, questi sono in Austria, legati al fatto che il management diretto da Bergmeister per quella parte di progetto, ha compiuto reiterate

violazioni delle norme statutarie della nostra società nell'appalto per il tratto Tulfes-Pfons, ordinando lavori in variante rispetto ai progetti autorizzati dagli organi societari, inoltre sono state ordinate prestazioni extracontrattuali non autorizzate né dal consiglio di gestione, né dal consiglio di sorveglianza, da cui sono derivati maggiori costi che al momento sono stimati in ben 200 milioni di euro», evidenzia Zurlo.

«A fronte di un importo contrattuale di 377 milioni di euro, percentualmente un aumento dei costi pari al 53 per cento», afferma quest'ultimo che poi porta «lo sfioramento totale in Austria a 210 milioni di euro considerando altri appalti». «In nessuna parte del mondo si lavora in questo modo, impedendoci anche di accedere ad un co-finanziamento Ue di 41 milioni di euro per irregolarità procedurali», così l'ingegnere: «Da tre anni ho evidenziato l'operato di Bergmeister al consiglio di



Dir. Resp.: Alberto Faustini

sorveglianza, senza ottenere mai risposta. Ma è tutto documentato agli atti della società Bbt Se». «E quei 210 milioni di costi in più per la parte austriaca, sono soldi che i cittadini dovranno pagare come Pantalone. Ecco, si è deciso di puntare sui conflitti personali, per non parlare della vera origine delle criticità. Ho dovuto dissociarmi dalle scelte di Bergmeister per non essere corresponsabile, visto che almeno fino a qualche tempo fa tutti gli atti erano sottoposti a firma congiunta», dice Zurlo. «Leggo che tutti vorrebbero mandarmi via, il problema è che si vuole mettere a tacere chi scopre il velo su questioni che si vogliono tenere rigorosamente al buio. Non è vero che ho bloccato i lavori del tunnel da un anno a questa parte, come si afferma in Austria, piuttosto negli ultimi 12 mesi in Austria sono state liquidate prestazioni per 230 milioni su cui non abbiamo avuto eccezioni di sorta. Non improvvisiamo nulla. Ho bloccato esecuzioni di varianti mai autorizzate, di prestazioni mai sottoposte ad approvazioni, di spese mai autorizzate da statuto Bbt Se. Non è vero che non conosciamo il sistema degli appalti austriaco, ma quando le spese crescono del 50% come sforamenti contrattuali, qualcosa non quadra, basta vedere cosa ha detto in passato la Corte dei conti austriaca», ancora l'amministratore dell'Eurotunnel di parte italiana. Rimarrà al suo posto? «La scelta compete ad altri», chiude Zurlo.

## DENARO PUBBLICO

## «Se l'Austria prosegue così 500 milioni in più di spesa»



- «I costi in Austria lievitano anche del 50 per cento. Cosa non possibile dalla normativa italiana, e visto che paghiamo la metà dell'Eurotunnel, si deve tenere conto della legislazione italiana, come noi rispettiamo quella austriaca». Parola di Raffaele Zurlo. «Ad oggi il governo italiano è disposto a spendere 8,38 miliardi di euro diviso due, già comprensivi dei 350 milioni di risparmio. Noi avremmo uno sforamento di oltre 500 milioni se l'Austria va avanti così», ancora

l'amministratore di parte italiana dell'Eurotunnel. Che poi ricorda come «la questione Condotte d'Acqua Spa nulla abbia a che fare con ritardi nei lavori, regolarmente avviati per quell'appalto». Condotte Spa è finita in amministrazione straordinaria e in passato è stata citata come esempio delle problematiche legate all'Eurotunnel. Vero è che con i cambiamenti statuari di Bbt Se in itinere, si arriverà alla fine ad una maggiore indipendenza tra Italia e Austria nella realizzazione della galleria di base. Le azioni della Bbt Se sono ripartite in uguale misura tra Italia ed Austria. La sede legale della società è in Italia, mentre spetterà alla magistratura il compito di stabilire se le accuse di Zurlo hanno un fondamento. Un'inchiesta è aperta, ma per ora senza indagati.



• Raffaele Zurlo, ieri l'amministratore di parte italiana della società Bbt Se era «un fiume in piena» (foto Acero)

# A4, a Roncade nasce l'area di servizio 2.0

## Chiude quella di Cessalto, il nuovo Autogrill avrà un'area di sgambatura

**TREVISO** Una nuova area di servizio altamente evoluta con insegna Autogrill a Roncade, in direzione Venezia, per chi, una ventina di chilometri prima, avrà trovato chiusa in via definitiva quella di Calstorta Nord, a Cessalto.

E' una delle novità del nuovo piano di restyling del sistema dei 16 punti di rifornimento e ristoro della rete di Autovie Venete e l'unica che riguarda il tratto di autostrada A4 in provincia di Treviso.

Si tratta anche dell'unico intervento targato Autogrill, sigla controllata indirettamente da Edizione Holding, cioè dal sistema della famiglia Benetton. Gli altri siti messi in gara dalla società autostradale sono stati aggiudicati in larga maggioranza a Chef Express (Gruppo Cremonini) e Ristop (Gruppo Save).

Complessivamente l'investimento affrontato da Autovie Venete sarà di 26 milioni.

Relativamente all'intervento nel Trevigiano, il piano prevede la dismissione dell'area di servizio di Cessalto e la creazione ex novo di una nuova struttura in corrispondenza del grande parcheggio

per mezzi pesanti nel territorio comunale di Roncade, ottenuto alcuni anni fa quando la barriera che allora divideva il tratto a pagamento della A4 dalla tangenziale di Mestre fu abbattuta.

Lo slargo fu utilizzato per ricavare aree di sosta per camionisti su entrambi i lati della carreggiata, superfici da sempre molto utilizzate ma dotate di comfort minimi e prive di servizi di ristorazione. La realizzazione dell'Autogrill in direzione Ovest dovrebbe dunque intercettare un flusso di viaggiatori per lavoro piuttosto consistente, anche se non mancheranno certo i servizi dedicati al traffico turistico con baby room, wi-fi, aree gioco per i bambini e spazi per i cani.

I bagni saranno dotati di docce e le zone esterne avranno efficienti sistemi di videosorveglianza con una ventina di colonnine per la ricarica di auto elettriche. Per il cibo «si è cercato di innalzare la qualità dell'offerta grazie a prodotti a chilometro zero, artigianali, freschi di stagione, biologici, Doc e Dop».

**G.F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Calstorta Sud**  
L'area di servizio di Cessalto è destinata a chiudere. Apre a Roncade



## LA VIABILITÀ

## Primo giorno senza affanni per la chiusura del ponte

Il ponte di Santa Caterina è stato chiuso solo alle 8.30 di ieri e questo ha aiutato la mobilità tra Ponte e Belluno. DALL'ANESE / APAG.15

# Ponte S. Caterina tutto fila via liscio nel primo giorno di chiusura

Il manufatto non è stato chiuso a mezzanotte di domenica ma dopo le 8.30 di ieri. Qualche problema sulla ciclabile

Paola Dall'Anese

**PONTE NELLE ALPI.** Tanto rumore per nulla. Potrebbe essere questo il senso della giornata di ieri, la prima con la chiusura del ponte di Santa Caterina.

I tanto temuti intasamenti del traffico nelle zone di Cadola e di Pian di Vedoia non si sono registrati, fortunatamente, e la circolazione in tutta la sinistra Piave non ha incontrato particolari problemi. Tutto è filato liscio. Ma la prova del nove vera e propria, come ricorda il sindaco di Ponte nelle Alpi, Paolo Vendramini, «ci sarà nel momento in cui riprenderanno le scuole e allora il traffico aumenterà e nelle ore di punta, come succedeva fino a giugno scorso, le strade torneranno congestionate, e questa volta potrebbero esserlo molto di più del normale».

### ILAVORI

Il ponte contrariamente a quanto era stato annunciato tramite ordinanza di Anas, non è stato chiuso nella notte tra domenica e lunedì, bensì verso le 8.30, sollevando qual-

che perplessità tra gli automobilisti, che fino all'ultimo si sono chiesti se sarebbe davvero avvenuta la chiusura, come spiega anche la referente dell'Urp del comune di Ponte, Barbara D'Inca. «Abbiamo ricevuto diverse telefonate, di prima mattina per sapere se la chiusura ci sarebbe stata, visto che il ponte era ancora aperto», dice. «C'è voluto del tempo per il passaggio di consegne tra Anas e la ditta incaricata dei lavori», spiega Vendramini, «e questo ha fatto ritardare il divieto di transito sul ponte. A dire la verità, questo ha permesso di mantenere fluida la circolazione nel momento in cui molti si sono spostati per andare al lavoro, evitando così possibili code o rallentamenti». Il primo cittadino sottolinea che ieri non tutte le fabbriche, soprattutto quelle della zona industriale di Longarone, hanno ripreso l'attività. «Tra oggi e lunedì prossimo ci sarà il ritorno alle attività e allora vedremo cosa succederà. Noi, come amministrazione tramite i nostri canali e la polizia locale stiamo comunque te-

nendo tutto sotto controllo». Il sindaco, inoltre, anticipa che «stiamo pensando di mettere a disposizione dei mezzi ad hoc per le badanti senza auto».

### LA PISTA CICLOPEDONALE

E se le strade non hanno avuto particolari impennate di traffico, ad essere presa d'assalto è stata la via ciclopedonale, che parte da Cadola, dietro il municipio, e arriva, passando parallela alla ferrovia, all'ecocentro e da qui alla Statale. «Molti, tra cui io stesso», confessa il primo cittadino, «hanno utilizzato la ciclabile che con il bel tempo è anche piacevole. Da Polpet in una decina di minuti sei a Cadola. E non è detto che la chiusura del ponte faccia prendere delle nuove abitudini, salutari, ai residenti, preferendo



la bici veloce al viaggio più lento, in certe ore, dell'auto».

Ma a percorrere la ciclabile ci sono stati anche i motociclisti. «Abbiamo avuto segnalazione da pedoni e ciclisti di centauro che giravano sulla ciclabile in sella alle moto a grande velocità, mettendo in pericolo l'incolumità degli altri fruitori. Per cui ricordiamo», precisa la comandante della polizia locale, Eddy De Bona, «che i motocicli vanno condotti a mano a

motore spento».

## ITRASPORTI PUBBLICI

Nessun intoppo neanche per i trasporti pubblici, come confermano dalla direzione di Dolomitibus. Anche le nuove corse anticipate e i nuovi percorsi non hanno creato disagio. «Ma attendiamo l'inizio della scuola, l'11 settembre», concludono dalla società di trasporto provinciale. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



In primo piano la pista ciclopeditonale di Cadola



Nelle foto la strada chiusa a Rione Santa Caterina e i dipendenti della ditta che interverranno sul ponte mentre stanno effettuando le prime operazioni per avviare il cantiere

# Il Demanio mette in vendita sei proprietà

Nel bando che scade il primo settembre tre terreni edificabili a Borgo Piave e tre ex caselli ferroviari a Pieve di Cadore

**Irene Aliprandi**

**BELLUNO.** Tre terreni edificabili in prossimità del centro cittadino e tre ex caselli ferroviari in vendita. Come avviene un paio di volte all'anno, l'Agenzia del Demanio ha emesso un nuovo bando per vendere all'asta gli immobili di sua proprietà dismessi o comunque considerati non funzionali né strategici e i privati cittadini possono approfittarne perché i prezzi sono inferiori a quelli di mercato. Al bando possono partecipare sia le persone fisiche che quelle giuridiche, ma i tempi sono ristretti perché il bando è stato pubblicato l'8 agosto e le domande vanno presentate entro le 12 del primo settembre.

Gli immobili posti in vendita fanno tutti parte del patrimonio del Demanio almeno dagli '80, frutto soprattutto di acquisizioni, e non è la prima volta che vengono messi in vendita, soprattutto gli ex caselli ferroviari.

I terreni offerti sono tre, tutti nella zona di Borgo Piave, in via Guido Rossa e tutti destinati ad uso residenziale, quindi edificabili. Il primo è

un lotto pianeggiante di 235 metri quadrati lungo la sponda destra del torrente Ardo, con forma rettangolare e triangolare e giacitura pianeggiante. Il costo a base d'asta è di 25.800 euro (cauzione 2.580 euro). Il secondo terreno, sempre lungo via Guido Rossa, è con forma irregolare e pianeggiante, misura 140 metri quadrati e costa 17.600 euro (1.760 euro di cauzione). Il terzo terreno, ancora nella stessa zona, sulla sponda sinistra del torrente Ardo, nei pressi di Borgo Prà e in leggero declivio, è occupato in parte dalla strada d'accesso e destinato ad area di pertinenza del fabbricato residenziale confinante. Costa 13.200 euro.

Per quanto riguarda gli ex caselli ferroviari, il primo si trova a Pieve di Cadore in località Roccolo, ed è composto da due corpi: il nucleo originario sviluppato su due piani fuori terra e sottotetto e l'attiguo ampliamento ad unico piano fuori terra. L'immobile è sprovvisto di impianti tecnologici e il fabbricato necessita per il recupero di un radicale intervento di ristrutturazione. L'immobile è stato dichiarato di interesse

culturale e costa 13 mila euro. Sempre a Pieve di Cadore, in località Ronchi, è in vendita un secondo ex casello che si sviluppa su due piani fuori terra e sottotetto. Anche in questo caso l'edificio è stato dichiarato di interesse storico e ha bisogno di una ristrutturazione completa. Costo 11 mila euro. Infine, è in vendita anche l'ex casello ferroviario in località Sottocastello, ancora a Pieve di Cadore. L'immobile è costituito da un fabbricato principale, e da un fabbricato di pertinenza con relativa area di pertinenza esclusiva. L'edificio principale si sviluppa su due piani fuori terra e sottotetto, mentre il fabbricato secondario, accessorio all'edificio principale collocato all'angolo nord-est del compendio, si sviluppa su un piano fuori terra. Il costo di questo ex casello è di 48 mila euro. Le condizioni della proprietà impongono una ristrutturazione importante, ma nel 2014 è stato realizzato un intervento di manutenzione straordinaria sulla copertura dell'immobile principale.

Tutte le informazioni si trovano nel sito dell'Agenzia del Demanio. —





A sinistra il terreno più grande messo in vendita dall'Agenzia del Demanio, a destra uno degli ex caselli ferroviari di Pieve di Cadore

**SANITÀ.** L'Ulss 8 pubblica il bando per la progettazione dell'ex seminario

# Ospedale di giorno Scatta il concorso per il San Bortolo 2

C'è il primo atto di un'operazione da oltre 16 milioni che darà vita a un polo sanitario con un ciclo diurno. Saranno trasferiti gli ambulatori di via IV Novembre

**In un'area di circa 700 metri quadri verrà trasferito il Suem: disporrà di nuovi spazi e strutture**

**Franco Pepe**

Ex seminario. Ora c'è pure il bando. L'Ulss mette a concorso il progetto di fattibilità del San Bortolo 2. La delibera è firmata dal dg Giovanni Pavesi, che dopo il via libera avuto dalla Crite regionale presieduta dal direttore generale della sanità veneta Domenico Mantoan, accelera i tempi di un'operazione, attesa da oltre un decennio, che cambierà il volto e l'organizzazione della sanità berica ma anche per molti aspetti l'assetto urbanistico della città. Valore stimato a base di gara della progettazione preliminare oltre un milione e mezzo.

Il vincitore (al quale andrà un premio di 92.500 mila euro) sarà incaricato di preparare anche il progetto definitivo ed esecutivo ed assumerà la direzione lavori con un compenso previsto di circa un milione. Il cantiere comprende la ristrutturazione dell'intera area di via Cappelari e la realizzazione del nuovo ospedale-bis per una spesa di oltre 11,5 milioni al netto dell'Iva che, poi, calcolando anche gli oneri diretti, sale a 16,4 milioni. Soldi che l'Ulss ha già in cassa, grazie

sia al grosso finanziamento risparmiato cancellando l'inutile sesto lotto, e sia all'altrettanto cospicuo tesoretto arrivato recentemente con i fondi ministeriali Cipe. Un importo, peraltro, questo fissato per la costruzione del San Bortolo 2, ritenuto limite massimo. Non potrà essere superato né nel progetto preliminare e né nei successivi elaborati tecnici. Le buste sigillate con le singole proposte dovranno essere presentate entro le 12 del 15 ottobre.

Il San Bortolo 2 diventerà l'altra faccia dell'ospedale. Sarà un'altra cosa rispetto all'attuale San Bortolo 1. Quest'ultimo resterà dedicato, come polo superspecialistico h24 per malati acuti, ad urgenze, sale operatorie per interventi maggiori, rianimazione, degenze. Il polo ex seminario sarà, invece, un ospedale di giorno h12, destinato per lo più a day hospital, day surgery, con i relativi servizi di radiodiagnostica, e, quindi, per gli interventi chirurgici a ciclo diurno e le prestazioni ambulatoriali.

Il San Bortolo 2 avrà 3 piani. Nel semi-interrato verrà trasferito il punto prelievi per esterni (oltre 3.200 utenti la settimana) oggi dislocato in contrà San Bortolo e nel poliambulatorio di contrà Mure Santa Lucia. Sarà molto esteso, 1.570 metri quadrati, il doppio delle due odierne sedi messe insieme, con una serie di vantaggi: più posti a sedere, maggiore privacy, spazi diversificati per tipologia di esami, riduzione dei

tempi di attesa. Sempre in questo piano, in un'ampia zona di 700 metri quadrati, una radiologia per esterni. Oltre alle indagini tradizionali, Tac e Risonanza magnetica.

Al piano rialzato, in un'area di 700 metri quadrati, verrà trasferito il Suem. E per la centrale provinciale del 118 sarà finalmente la soluzione di un antico problema. Non più gli spazi stretti e bui di oggi ma locali molto più grandi, luminosi, areati, redistribuzione più adeguata e confortevole della logistica di servizio, doppio accesso carraio per ingresso e uscita, miglioramento della viabilità per le ambulanze. Con l'ulteriore beneficio di riflesso per il pronto soccorso nel San Bortolo 1, che potrà guadagnare lo spazio attualmente occupato dal Suem ed espandere, a vantaggio di pazienti e personale, la propria geografia interna tuttora sacrificata e compressa. Nel piano rialzato, in una superficie di 1700 metri quadrati, troveranno posto pure i servizi e gli uffici del dipartimento prevenzione oggi in via IV Novembre, fra cui Sisp, Spisal, Sian, Promozione salute, commissioni invalidi e patenti. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'ala dell'ex seminario destinata a ospitare sale operatorie e ambulatori dell'Ulss 8. ARCHIVIO

**LA STORIA.** Il racconto di un'ex cuoca di Brogliano di 75 anni, proprietaria di un terreno alla Ghisa

# Angela e la Pedemontana

## Un esproprio lungo 35 anni

La testimonianza: «Nei primi anni '80 due tecnici fecero un sopralluogo. Mi dissero: non si deve preoccupare tanto se ne parlerà fra decenni»

**Aristide Cariolato**

Il primo colpo di benna del cantiere della Superstrada Pedemontana Veneta è avvenuto il 12 aprile 2014. Ma per qualcuno questa strada è una storia lunga 35 anni fa. Angela Bortolamai, 75 anni, di Brogliano, è una dei 3 mila proprietari dei terreni espropriati per far spazio al tracciato. Un esproprio, il suo, lungo sette lustri.

Ne parla con titubanza, la pensionata, come se avesse paura di sollevare un caso. «Non voglio fare nessuna polemica», premette, prima di raccontare una storia italiana di opere pubbliche. «Possedevo un campicello in località Ghisa, al quale era molto affezionata, perché di proprietà di famiglia da più di un secolo. Ora è diventato cantiere della superstrada. Avevo sentito dire che fra l'idea, il progetto, l'appalto e l'inizio dei lavori di un'opera pubblica in Italia passano dai 30 al 35 anni. Quindi, ho sempre sperato che il progetto restasse a livello di idea se non d'intenzione. Invece, quando ho visto le ruspe,

ogni speranza è scomparsa». Mentre parla la pensionata sembra togliersi un peso dallo stomaco. «Non ne ho mai parlato con nessuno - ribadisce -. Racconto un episodio, che mi è capitato. Nei primi anni Ottanta ero cuoca a Cornedo al ristorante "Da Fiorello". Erano alloggiati alcuni tecnici toscani o romani, non ricordo bene. Una sera mi chiesero per cena delle "fiorentine" prima di lasciare all'indomani l'albergo. Ero entrata in confidenza con loro e chiesi il motivo della loro permanenza a Cornedo. Mi risposero che si trovavano da quelle parti per un sopralluogo nell'area fra Montecchio Maggiore e Malo. Nei giorni successivi si sarebbero spostati a Malo e nel Bassanese per proseguire nella ricognizione. Parlavano di una grande opera che avrebbe rivoluzionato la viabilità vicentina e trevigiana. Non feci troppo la curiosa e chiesi da quale ministero o ente statale o da quale società fossero stati incaricati. Ma, visti il mio interessamento, la mia curiosità e una mia avvertibile preoccupazione dopo che mi avevano

parlato di avere visionato la località Ghisa, dove ero proprietaria di un appezzamento della strada, mi azzardai a chiedere se avessero delle previsioni sull'eventuale inizio dei lavori. Al che si misero a sorridere, come per assicurarmi. "Signora", mi risposero, "stia tranquilla, se tutto va bene, se ne parlerà fra 35/40 anni"». Previsione azzeccata.

Infatti, il cantiere della Spv è stato aperto dalla Sis nel novembre 2011 nella zona di Malo, poi nell'aprile del 2014 nella valle dell'Agno. La superstrada doveva entrare in funzione entro il 2017, ma sono sopraggiunti intoppi, che ne hanno rallentato i tempi e si parla di apertura nel 2020. Ben'inteso, esclusa la galleria Castelgomberto-Malo. «Il mio campicello è stato occupato per far posto alla deviazione del torrente Poscola - conclude rassegnata la signora -. A questo punto, mi auguro che i lavori terminino in fretta per vedere l'acqua del Poscola scorrere nel nuovo alveo, ricavato dentro il mio terreno. La vista dei pesci potrà almeno consolarmi». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Cantiere della Pedemontana: i lavori sono iniziati nel 2011. ARCHIVIO

LA PROTESTA

# Il “no” di Legambiente alla Cimpello-Gemona: «È inutile e dannosa»

L'associazione ecologista studia soluzioni alternative  
Il presidente: presto un incontro con l'assessore Pizzimenti

**Alessandra Ceschia**

**GEMONA.** Non solo inutile, ma anche dannosa. Legambiente boccia lo studio di fattibilità per il collegamento autostradale Cimpello-Gemona e redarguisce la Regione sugli «ingenti costi economici e ambientali che l'opera comporterebbe».

Sul piatto c'è già uno stanziamento da 300 mila euro per finanziare lo studio di fattibilità, ma il progetto di un'autostrada che guardi a nord non è un tema da affrontare a cuor leggero e non a caso se ne discute da oltre vent'anni. Negli anni si è formato anche un comitato – Arca (Assieme resistiamo contro l'autostrada) – che nel 2012 raccolse più di 3800 firme depositate in Regione. E ora che la possibilità di realizzare il collegamento si fa più concreta, l'associazione del “Cignoverde” scende in campo. «Chiederemo al più presto un incontro con l'assessore alle infrastrutture Graziano Pizzimenti – avverte il presidente Sandro Cargnelutti – stiamo ragionando sulla revisione del Piano regionale dei trasporti e contiamo di presentare all'assessore soluzioni alternative che guardino al futuro e non siano il frutto di scelte lobbistiche. Le risorse che la Regione intende investire nel collegamento potrebbero essere investite per realizzare

progetti meno anacronistici, in termini di consumo di suolo e di compatibilità ambientale anche in relazione al problema dei cambiamenti climatici. Siamo sorpresi – aggiunge Cargnelutti – che gli industriali sostengano queste ipotesi progettuali, infatti intendiamo incontrarli per capire le ragioni di fondo e trovare strategie condivise per la riconversione ecologica del territorio regionale».

Fra i temi che Legambiente solleva ci sono i volumi di traffico che non giustificerebbero l'opera, l'assenza di valutazioni sull'incidenza sui flussi di traffico delle opere già autorizzate o in costruzione, le conseguenze di cui si dovrebbero far carico i territori attraversati dall'infrastruttura, nonché i problemi economico-finanziari che tali opere pongono.

«La necessità di realizzare il collegamento – sostiene Cargnelutti – nasconde anche i fallimenti, spesso annunciati, della Pedemontana veneta come della Brebemi in Lombardia o della A28 che non si carica di traffico e mira a tirare avanti riproducendo uno schema che richiede sforzi e opere ulteriori per mantenere la promessa di una supposta efficienza e il miraggio dell'equilibrio finanziario. Questo incarico – è il suo commento – sta a dimostrare che ancora oggi non si investe sulle alternative

da mettere in atto per ridurre il peso dei trasporti su gomma e promuovere soluzioni che sappiano incidere sul contenimento delle emissioni a contrasto dei cambiamenti climatici di cui il trasporto su strada è fra i maggiori responsabili. L'avvio di questo studio certifica che ci troviamo ancora impegnati su progetti obsoleti e a fare battaglie di retroguardia su ipotesi progettuali che poco corrispondono a bisogni e strategie oggi inderogabili. Il Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica che sta alla base di questa arretratezza andrebbe aggiornato nella direzione di una migliore coerenza con gli scenari e le tendenze in atto per fare in modo che possa costituire una piattaforma di sviluppo della regione attraverso l'individuazione di opere che si configurino come investimento ambientale e non come puro spreco di risorse economiche e territoriali». L'invito che Legambiente fa ad Autovie Venete è quello di instaurare un dialogo con partner d'oltralpe per avviare una società di logistica che porti container e autotreni su ferrovia sull'esempio dell'esperienza portata avanti sull'asse Monaco-Venona da Autobrennero con le ferrovie tedesche. —

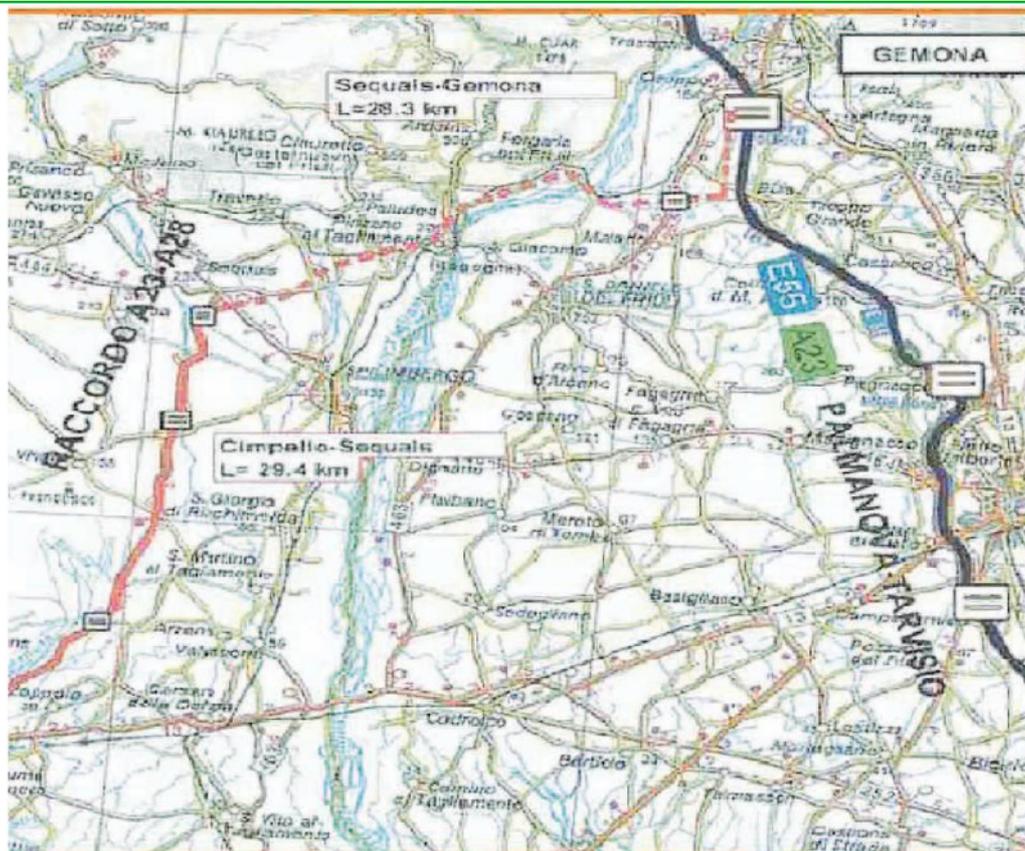
BY NCDALCUNI DIRITTI RISERVATI



Dir. Resp.: Omar Monestier

Tiratura: 0 - Diffusione: 30529 - Lettori: 177000: da enti certificatori o autocertificati

www.datastampa.it



Il tracciato per la realizzazione del raccordo autostradale Cimpello-Gemona

I PROBLEMI DEL MOSE

# Paratoie, le vernici a peso d'oro

Lievitati i costi per la manutenzione delle barriere  
Convocata una riunione urgente al Provveditorato  
E rispunta il piano di ripristino della lunata del Lido

Sei milioni di euro in più per le paratoie. Un milione solo per le nuove vernici. Arriva l'ennesimo conto supplementare per il Mose. I costi lievitano. E per le paratoie prodotte dalla socie-

tà croata Brodosplit adesso sono passati da 73,9 milioni (base d'asta) a 80. Per venerdì prossimo è stata convocata una riunione urgente del Comitato tecnico del Provveditorato,

che dovrà approvare l'aumento dei costi che il provveditore Roberto Linetti ha inserito all'ordine del giorno alla vigilia della pensione (il prossimo 1 settembre). **VITUCCI / APAG 13**

LA GRANDE OPERA

## Mose, la battaglia sui costi delle paratoie Sei milioni in più, uno è per le vernici

Riunione urgente per autorizzare il finanziamento. E rispunta la lunata del Lido: «Sul fondale troppa erosione»

**Due delibere al vaglio del Comitato tecnico I soldi alla Brodosplit e la lunata del Lido**

**Alberto Vitucci**

Sei milioni di euro in più per le paratoie. Un milione solo per le nuove vernici. Arriva l'ennesimo conto supplementare per il Mose. I costi lievitano. E per le paratoie prodotte dalla società croata Brodosplit adesso sono passati da 73,9 milioni (base d'asta) a 80. Anche in questo caso la società – come le grandi azioniste del Consorzio Venezia Nuova commissariato Mantovani, Fincosit e Condotte – è in lite giudiziaria con gli amministratori straordinari.

Adesso per venerdì 30 agosto è stata convocata una riunione urgente del Comitato tecnico del Provveditorato. Che dovrà approvare due progetti con le Varianti e le relative spese: le vernici per le paratoie e il «ripristino» della lunata del Lido. Due progetti che fanno discutere. Che il provveditore Roberto Linetti ha inserito all'ordine del giorno alla vigilia del suo «fine servizio». Il dirigente delle Infrastrutture infatti andrà in pensione il prossimo 1 settembre. Vernici a prezzo d'oro dunque. Un milione di costo in più che il Consorzio non vuol pagare ai fornitori. E la prospettiva di dovere incrementare ancora i costi della manutenzione. Molte paratoie sott'acqua risultano infatti già deteriorate.

La gara per costruire le paratoie di Malamocco, Chioggia e Lido San Nicolò era stata bandita nel 2014, pochi mesi prima dello scandalo e degli arresti per corruzione. Il costo base era di 73 milioni 900 mila euro per 57 paratoie – 78 meno le 21 già costruite dalla Cimolai di Pordenone. Ma il costo è passato a 77,6. Poi aumentato di altri 2 milioni 700 mila euro. Adesso si attendono le sentenze definitive. Ma il giudice ha già disposto un pignoramento dei conti del Provveditorato, dando in parte ragione all'impresa produttrice. L'ennesimo groviglio sulle componenti del sistema Mose. Che attende adesso di essere messo a punto, con la sostituzione delle cerniere arrugginite e degli steli, la riparazione delle parti «ammalorate» e la nuova conca di navigazione, costata 380 milioni, troppo piccola e già fuori uso. Un centinaio di milioni previsti a bilancio per la riparazione delle «criticità», che impediscono di avviare il sistema anche quando saranno completati i lavori. Rispunta anche la famosa «lunata». Costata 43 milioni di euro, crollata il giorno dopo il collaudo per una mareggiata. Dopo sei anni i tecnici hanno stabilito che l'erosione sul fondo è troppo forte, e i lavori vanno rifatti. Anche qui è in atto un contenzioso fra l'impresa Mantovani, che aveva realizzato l'opera, e il Consorzio dei commissari. Ma i lavori vanno autorizzati e pagati. In-

somma, un continuo aumento delle spese, insieme al dilatarsi dei tempi. Non aiuta la crisi di governo, che ha bloccato alcune decisioni. Come il finanziamento per il Comune e la manutenzione ordinaria. Ma anche la nomina del colonnello dei carabinieri Gaetano De Stefano a commissario per lo «Sblocca cantieri». Il suo nome era stato fatto dal ministro Danilo Toninelli, ma la firma del presidente del Consiglio non è mai arrivata. Rischio di ritardi anche sulla nuova guida del Provveditorato alle Opere pubbliche. Il 1 settembre va in pensione Linetti, e dovrebbe essere il ministro (sempre Toninelli) ad autorizzare la nomina del successore. In questo caso non si tratta di una nomina discrezionale, ma di una scelta fra gli aventi titoli e i dirigenti di prima fascia del ministero. In prima fila il dirigente Francesco Sorrentino, che vanta una buona esperienza di laguna e sui lavori negli uffici dello Stato. Ma in pista c'è anche l'attuale vice di Linetti, la dirigente Giovanna Zincone. Più difficile la corsa per l'ex responsabile dell'Ufficio salvaguardia Fabio Riva, già a Venezia nei primi anni Duemila. —

BY NC ND AL CLIN IN DIRITTI RISERVATI



**IL PROFILO****Linetti, arrivato  
dopo lo scandalo  
in pensione a giorni**

Roberto Linetti, 65 anni, è Provveditore alle Opere pubbliche in laguna dal novembre 2016. Inviato dal ministro Graziano Delrio dopo il pasticcio del Mose e l'uscita di scena di Patrizio Cuccioletta e Maria Giovanna Piva. Ha avviato nuovi lavori e un confronto anche con le associazioni ambientaliste sulle opere complementari in laguna.



Una prova di sollevamento delle paratoie del Mose al Lido. Nel riquadro, il provveditore Roberto Linetti

CHIOGGIA

# Il Comune non fa gli espropri bloccati lavori per 13 milioni

A rischio i lavori del cuneo salino per proteggere 22 mila ettari di terreni agricoli e quelli per il ponte sul Brenta che collegherà Sottomarina a Isola Verde

**Protestano albergatori consorzio di bonifica l'Ascot: «Risolti anche i contenziosi giuridici»**

**Elisabetta B. Anzoletti**

CHIOGGIA. Corsa contro il tempo per salvare il finanziamento ministeriale di oltre 13 milioni di euro per lo sbarramento anticuneo salino sul Brenta. Il consorzio di bonifica Adige Euganeo, capofila dell'accordo di programma per realizzare lo sbarramento che nella parte superiore diventerà un nuovo ponte di collegamento tra Sottomarina e Isola Verde, punta il dito contro l'amministrazione comunale che, malgrado i solleciti, non ha ancora concluso la procedura di espropri, ultimo tassello per far partire i lavori. Le sigle del turismo e dell'agricoltura, fortemente preoccupate per il rischio di perdere i fondi, sono pronte a azioni plateali.

«L'opera è stata approvata nel 2009», spiega il presidente del consorzio, Michele Zanato, «l'iter si è poi bloccato a causa dei ricorsi dei titolari

delle darsene sul Brenta. Tutti i gradi di giudizio sono stati espletati e i ricorsi rigettati e dal 2017 non ci sono più ostacoli. Eppure i lavori non sono ancora partiti perché manca l'ultimo passaggio con gli espropri che competono al Comune. La procedura si è aperta a novembre 2018 e doveva chiudersi entro marzo-aprile scorsi. Siamo a fine agosto e non si sa nulla. Il Ministero ci chiede periodicamente perché i lavori non siano partiti e non sappiamo più che scuse accampare per prendere tempo. I fondi sono già stati dichiarati "perenti",

cioè scaduti. Ho cercato il sindaco Alessandro Ferro più volte per le vie brevi, ma senza successo. Ora sono riuscito a ottenere un appuntamento per domani mattina. Mi attendo di avere buone notizie, altrimenti dovremo procedere in altro modo perché il mondo dell'agricoltura non può più aspettare».

Lo sbarramento è atteso per salvare dalla salinità 22 mila ettari di terreni agricoli dalle foci del Brenta fino ai Colli Euganei, ma il ponte è

altrettanto atteso dalle sigle del turismo che da decenni chiedono di unire i litorali di Sottomarina a Isola Verde e, con il nuovo ponte previsto sull'Adige, quello di Isola Verde a Rosolina. «Siamo allibiti», spiega il presidente degli albergatori, Giuliano Boscolo, «se non ci fossero i soldi potremmo capire, ma il Comune da tempo ha stanziato la sua quota (3,8 milioni di euro) per la nuova viabilità e diventa incomprensibile dopo 20 anni dal protocollo d'intesa e 10 anni dal progetto esecutivo non avere ancora il ponte». «È un'opera strategica», spiega Giorgio Bellemo di Ascot, «tanto per l'agricoltura che per il turismo. Siamo pronti a fare la nostra parte per sbloccare l'immobilismo dell'amministrazione comunale». «Lancio una provocazione», spiega l'amministratore unico dell'Ortomercato di Brondolo, Giuseppe Boscolo Palo, «se i problemi sono creati dal ponte, facciamo partire i lavori per lo sbarramento anticuneo, se poi ci saranno responsabilità, si procederà a trovarle». —

BY NONDALQUINI/DIRITTI RISERVATI



## IL PROGETTO

### Protocollo firmato nel 1999, l'accordo è di dieci anni fa

Della necessità di un'opera fisica che blocchi la risalita dell'acqua di mare nella foce del Brenta per evitare la salinità nell'irrigazione e la desertificazione dei terreni si parla dai primi anni Novanta. È del '99 la firma del protocollo che ha dato avvio alla progettazione dell'opera che mette insieme Ministero dell'Agricoltura, Regione, consorzio di bonifica Adige Eu-

ganeo e il Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto. Nell'accordo di programma, firmato nel 2009 per 22 milioni di euro, è entrato anche il Comune, con 3,8 milioni di euro, chiedendo che l'opera diventi un ponte carrabile e ciclopedonale. L'iter si è arenato per anni a causa dei ricorsi di alcune darsene sul Brenta che si sono chiusi, con il rigetto, nel 2017. I lavori sono stati appaltati nel 2017 e dovevano chiudersi nel 2019 (660 giorni di cantiere), ma in realtà non sono ancora partiti. Ora le categorie, dagli albergatori alle aziende dell'agricoltura, all'Ortomercato di Bron-dolo, protestano: mancano solo gli espropri da parte del Comune.



Il progetto del ponte sul Brenta per fermare il cuneo salino

SAN DONÀ

# Allargamento di via Armellina e nuovo sovrappasso al via

Cambia la viabilità nel Basso Piave. Il sindaco: «Da gennaio aprono i cantieri»  
Ma Cereser chiede anche una via di accesso veloce e sicura verso il litorale

Giovanni Cagnassi

SAN DONÀ. Sovrappasso nella zona commerciale e allargamento di via Armellina, opere cantierabili nel 2020. Sarà l'anno della svolta per la viabilità del basso Piave. E dal sindaco di San Donà parte un appello agli amministratori del territorio: «Serve una via di accesso veloce e sicura al litorale». Perché non basterà il sovrappasso e la nuova via Armellina, in collegamento al casello di Noventa. L'altro caposaldo della viabilità sarà l'autostrada del mare dal casello di Meolo che altrimenti sarà una struttura inutile con tutte le sue uscite ed entrate ad oggi di fatto inutilizzate. In questi giorni di ferie ferragostane è tempo di iniziare a discutere della grande viabilità tra basso Piave e spiagge. Si tratta di consolidare la via veloce in uscita dal casello di Noventa e poi l'autostrada del mare, grande opera incompiuta, dal casello di Meolo. Lo ha confermato il sindaco di San Donà, Andrea Cereser, riguardo ai programmi per la grande viabilità nel territorio Sandonatese e Jesolano. Ai primi mesi del nuovo anno le ruspe dovrebbero arrivare già alla rotonda davanti al centro Piave per iniziare a gettare le fondamenta del grande sovrappasso che consentirà il collegamento veloce al nuovo ponte dei Granatieri.

Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha approvato

l'aggiornamento del Contratto di programma dell'Anas: un totale di 36 miliardi di investimenti, che riguardano anche il territorio sandonatese. Previsto un investimento di 42 milioni di euro, di cui 26 per l'area della destra Piave di Passarella e 16 per il sovrappasso, per la variante alla SS14, dalla rotonda di Caposile a scavalco della rotonda di Calvecchia. «Un risultato fondamentale per la viabilità sandonatese», ha detto Cereser, «con lo scopo di mettere fine ai disagi di quelle migliaia di residenti che ogni giorno attraversano la rotonda, spesso intasata dal traffico turistico. Finalmente si raccolgono i frutti di anni di relazioni con il ministero dei Trasporti e con l'Anas a fianco dell'avvio di Porta Nord, un'altra grande arteria di flussi di traffico troverà un opportuno ridisegno». Per via Armellina, è prevista la realizzazione di un sedime stradale nuovo a fianco di quello attuale verso il litorale, più ampio e scorrevole, dalla rotonda di Passarella fino a Caposile. Cereser infine lancia uno sguardo al resto della rete viaria nella direzione delle spiagge. «A fianco e insieme alla viabilità va tutelata anche la sicurezza stradale», conclude Cereser, «i recentissimi incidenti che hanno coinvolto giovani vite, oltre agli appelli lanciati in relazione alla pericolosità della strada Treviso-Mare mi convincono a chiedere che nel tratto veneziano sia completata la messa in sicurezza della via di accesso a Jesolo». —

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI

## IL PROGETTO

### Stanziati dall'Anas 42 milioni di euro per gli interventi

Via Armellina o terzo lotto della variante alla statale 14. È l'ultimo tassello mancante della circonvallazione di San Donà, infrastruttura che nasce negli anni '90 come progetto per allontanare il traffico pensante dal centro della città. Il fulcro di questo progetto è stato il nuovo ponte dei Granatieri, opera importantissima, ma di fatto sottoutilizzata perché priva di una viabilità di collegamento adeguata. Il sovrappasso nella zona del centro commerciale a Calvecchia, unitamente alla nuova via Armellina, più ampia e sicura, sarà il tracciato di collegamento al casello di Noventa e alla spiagge della costa, in particolare Eraclea, Jesolo e Cavallino Treporti. Anas ha stanziato 42 milioni e adesso si attende solo di vedere le ruspe al lavoro.



**PARTERRE**

\* \* \*

## In casa Trevi la pace scatta con l'ausiliario

*L'improvvisa pace scoppiata in casa Trevi potrebbe avere ragioni in parte riconducibili a una decisione assunta di recente dal Tribunale di Forlì. A quanto risulta i giudici, lo scorso 8 agosto, a seguito del ricorso presentato dalla compagnia per ottenere l'omologa degli accordi di ristrutturazione depositati presso il registro delle imprese nei giorni precedenti, stante anche la richiesta di autorizzazione di nuova finanza per cassa di 8,4 milioni, avrebbero deciso di far intervenire una parte terza nella partita. In particolare, è stato nominato un ausiliario perché fornisca in tempi rapidi un parere sull'istanza ex articolo 182 bis e in prospettiva supporti il Tribunale relativamente alle determinazioni che dovranno essere assunte riguardo il complesso accordo di ristrutturazione.*

*Nella battaglia tra azienda e azionisti, con la famiglia che solo qualche giorno fa si è detta disponibile a sostenere il rafforzamento patrimoniale della compagnia, si è dunque inserita una terza figura, che di fatto dovrà fare da supervisore a tutte le mosse che verranno messe in agenda per salvare l'azienda. Si tratta del professor Stefano Ambrosini, già commissario di Astaldi. (L.G.)*



# Cdp rinvia la partita delle nomine di Sace e Ansaldo Energia

## I RINNOVI

### Al cda l'aggiornamento del dossier Trevi dopo l'ok alla manovra finanziaria

**Celestina Dominelli**

Slitta la partita delle nomine nella galassia di Cassa depositi e prestiti che sarebbe dovuta arrivare oggi al consiglio di amministrazione. Com'era prevedibile, infatti, la crisi di governo e la trattativa in corso tra Pd e Cinquestelle per un nuovo esecutivo hanno suggerito il rinvio delle partite più importanti che riguardano Sace, Ansaldo Energia e il Fondo nazionale innovazione, il veicolo Cdp-Invitalia a sostegno del venture capital e delle start up innovative. All'attenzione dei consiglieri della Cassa, dovrebbe invece arrivare un aggiornamento sul dossier Trevi dopo il via libera del cda dell'azienda alla manovra finanziaria che prevede la ristrutturazione del debito e un aumento di capitale da 130 milioni. Il prossimo 23 settembre è in agenda l'assemblea degli azionisti della società d'ingegneria che varerà il piano e che potrebbe approvare anche un ricambio dell'attuale vertice. Non è quindi da escludere che la Cassa, azionista di Trevi per il tramite di Cdp Equity, possa presentare oggi al board una lista di possibili candidati per il nuovo cda.

Quanto agli altri tasselli, nelle scorse settimane, come noto, i vertici della Cassa avevano raggiunto un accordo di massima su Sace con il ministero dell'Economia per la conferma del presidente Beniamino Quintieri e la sostituzione dell'ad Alessandro Decio. Ma l'ad di Cdp, Fabrizio Palermo, e il ministro uscente, Giovanni Trià, avrebbero convenuto di

non procedere con l'avvicendamento per una evidente questione di garbo istituzionale in attesa che si definisca l'esito del negoziato in corso tra le forze politiche.

Meno incerto appare il futuro di Ansaldo Energia dove la quadratura del cerchio dovrebbe esser stata trovata attorno alla nomina di Giuseppe Marino, vice presidente di Hitachi Rail Italy, come ad della società genovese, mentre alla presidenza verrebbe designato l'attuale ceo Giuseppe Zampini. Anche questa partita, però, non sarà all'esame del board odierno che potrebbe invece affrontare - ma il condizionale è d'obbligo - il rinnovo delle due controllate Cdp Immobiliare e Cdp Investimenti Sgr con la conferma, come anticipato da questo giornale (si veda il Sole 24 Ore dell'11 agosto), del direttore operativo di Cdp, Salvatore Sardo, nei posti di comando.

Resta da sciogliere, infine, il nodo del Fondo Nazionale innovazione. Con la firma della convenzione tra la Cassa e l'agenzia guidata attualmente da Domenico Arcuri - il cui mandato, va ricordato, è giunto al capolinea -, e il closing, a inizio agosto, della vendita a Cdp del 70% detenuto da Invitalia in Invitalia Venture Sgr, sono andati a trarre tutti i passaggi propedeutici all'avvio dello strumento. Manca il nuovo cda che, in base al patto parasociale sottoscritto da Cassa e Invitalia, è composto da 9 membri di cui 6 indicati da Cdp e 3 dall'agenzia, con l'ad espresso dalla spa di Via Goito ma con il gradimento di Invitalia che indica invece il presidente: i cacciatori di teste ingaggiati dalla Cassa sono alla ricerca di un esperto di venture capital. Ma la crisi di governo, come pure la contestuale scadenza dei vertici di Invitalia, ha suggerito la messa in stand by anche di questo dossier.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ASTA DI 650 MILA EURO  
VILLA BELLATI BERENGAN  
A PREZZI DI SALDO  
POLONI / A PAG. 24

PEDEROBBA

# Un gioiello a 650 mila euro Villa Berengan è in vendita

All'asta la storica dimora settecentesca dopo il restauro interrotto per fallimento il sindaco: «Speriamo arrivi un acquirente e ne faccia una perla per il turismo»

**Fabio Poloni**

**PEDEROBBA.** Un gioiello a prezzo di saldo: 650 mila euro. È questa la somma che farà da base d'asta per la vendita di Villa Bellati Berengan di Pederobba. Tra il 2005 e il 2008 la storica dimora, la cui parte più antica risale al 1700, è stata oggetto di un massiccio piano di restauro, poi interrotto a causa dei problemi finanziari della società immobiliare che l'aveva rilevata. Ora l'asta, curata da IT Auction e che si terrà il prossimo 6 settembre, mira a trovare un acquirente che la rilievi e ne possa completare il restauro. «Speriamo bene – dice

il sindaco di Pederobba, Marco Turato – è una villa bellissima in un posto meraviglioso, mi auguro che qualcuno la acquisti e la sistemi». Destinazione d'uso possibile? «Spero turistico, diventerebbe un posto splendido».

La villa, si legge nella perizia, si trova «in discreto stato di manutenzione e di conservazione». Il complesso è stato decretato «di rilevante interesse storico e artistico». Non si tratta della villa omonima che si trova a Covolo, di proprietà della famiglia Andrichetto e che attualmente ospita un ristorante: questa villa Bellati Berengan si trova nella via che

ne prende il nome, Berengan appunto, ed è formata da fabbricati realizzati in epoche diverse. La parte più antica è la centrale, composta da una villa risalente al 1700, su tre piani, con adiacente chiesetta. Sul lato nord si trova un corpo a due piani, perpendicolare alla villa, e a sud un corpo a tre piani fuori terra oltre a uno interrato, risalente al 1950. Completano il complesso un edificio isolato, “ex lavanderie”, e la nuova chiesa, il tutto su lotto recintato con muri in pietra e ringhiera in ferro. Una meraviglia a un prezzo accessibile per chi volesse tentare l'investimento. –





Tre immagini della splendida villa Berengan di Pederobba  
Il progetto di restauro è rimasto incompiuto, ora si cerca un acquirente per ultimarlo