

Economia

Autodromo, zero ricavi Corrono solo i compensi

Agli amministratori della società 120 mila euro all'anno Veneto Sviluppo vuole uscire, Legambiente si rivolge all'Ue

VERONA — Sessantanovemila euro di perdite nel 2007, centotrentaquattromila nel 2008. L'Autodromo del Veneto, si sa, da dieci anni è solo un progetto sulla carta e naturalmente non ha mai prodotto un euro di ricavi. Ciò non toglie che riconosca adeguati gettoni agli amministratori: 120 mila euro complessivi quest'anno, stessa cifra nell'esercizio precedente. Il compenso, in buona parte, è riconducibile al presidente Martino Dall'Oca e al consigliere Luca Bonna. Non si tratta di cifre che arricchiscono, ma spiccano ugualmente se si ricorda che Autodromo del Veneto è pur sempre una spa a controllo pubblico e se si fa un confronto con altre società partecipate dalla Regione.

Gli altri

Basta citare la stessa Veneto Sviluppo, che di Autodromo del Veneto è azionista al 27%: la presidente Irene Gemmo prendeva 33 mila euro all'anno (a parte i gettoni di presenza ai cda), stessa somma va al suo fresco successore, Francesco Borgia. Altri esempi: ad Alfredo Biagini, presidente Cav (la società del Passante e della Venezia-Padova), vanno 50 mila euro, a Giorgio Simonetto, presidente di Veneto Innovazione, 20 mila euro all'anno. Unica eccezione, Silvano Vernizzi, che in qualità di ammini-

Soldi & incarichi

20.000

euro annui a Giorgio Simonetto, presidente di Veneto Innovazione

25.000

euro ad Alessandra Camposampiero, vicepresidente di Finest

30.000

euro al presidente di Veneto Sviluppo, Francesco Borgia

50.000

euro a Alfredo Biagini, a capo di Cav (Passante)

160.000

euro a Silvano Vernizzi, ad di Veneto Strade

stratore delegato di Veneto Strade porta a casa 160 mila euro.

Way out

La questione dei compensi è solo uno dei particolari che avevano indotto la ex presidente Gemmo a sollecitare chiarimenti da parte di Autodromo del Veneto spa, che nei confronti dell'azionista - era la lamentela - è stata sempre assai parca di informazioni. Gemmo aveva deciso che fosse l'ora per la finanziaria regionale di uscire dall'avventura e adesso il dossier è passato sul tavolo del nuovo presidente Borgia. La sostanza, comunque, è sempre la stessa: non si ritiene opportuno proseguire oltre in una operazione che è di natura immobiliare. Anzi, mega-immobiliare: 4,5 milioni di metri quadri di superficie complessiva, ovvero 450 ettari nella Bassa Veronese, tra i Comuni di Vigasio e Trevenzuolo.

La decisione di Veneto Sviluppo sarebbe giustificata anche dalla deliberazione della Commissione Via regionale, che giusto pochissimi giorni fa ha dato parere favorevole, con prescrizioni, all'intero progetto Motorcity-Autodromo. Viene meno, dunque, la funzione di «accompagnamento» nel lunghissimo iter burocratico di una iniziativa nata nel lontano '99 con una nientemeno - legge istitutiva re-

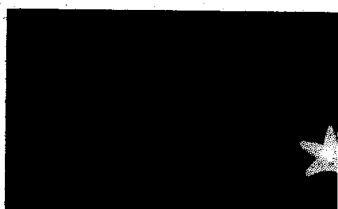
gionale.

I grandi numeri

Dopo anni e anni di chiacchiere, pare quindi che si passi alla fase operativa. Ma come e con quali soldi prenda corpo, è ancora piuttosto un mistero. Il presidente Dall'Oca ha parlato quest'anno di investimenti necessari per 1,5 miliardi; rendering e business plan descrivono la costruzione di un'area commerciale di 470 mila metri quadri, del parco divertimenti Motorcity (da 360 mila), di un non meglio precisato «parco scientifico e tecnologico» da 500 mila metri quadri, di un Motor Show Room da 420 mila, di un hotel e di un'area residenziale da 230 mila metri quadri, oltre che naturalmente dell'autodromo (un

Le contestazioni al progetto

La Via regionale è arrivata, ma un ricorso europeo. «Verrà con enorme». Le stranezze nei milioni di visitatori, tutta l'Italia





Progetto monstre da 1,5 miliardi

L'Autodromo del Veneto (nell'immagine una rappresentazione grafica dell'impianto) richiamerà investimenti per un miliardo e mezzo di euro, necessari allo sviluppo immobiliare di un'area da 450 ettari, destinata a ospitare anche un parco divertimenti, un hotel, un parco scientifico, aree commerciali e residenziali.

Oggi la spa è controllata da Veneto Sviluppo (27%), i comuni di Vigasio e Trevenzuolo (12% ciascuno) e Motorcity Holding (Coopsette e Draco-Earchimede) al 48%

milione di metri quadri).

Nella documentazione inviata per l'autorizzazione Via si leggono, poi, altri numeri sbalorditivi: si stimano, a regime, 4,35 milioni di passeggeri all'anno «che avrebbero accesso con mezzi di trasporto pubblici» e «1.316.438 nuovi utenti dell'aeroporto Catullo», per una movimentazione totale verso Motorcity vicina ai 50 milioni di persone, «praticamente l'intera popolazione italiana», fa notare ironicamente Michele Bertucco,

otto

«a gli ambientalisti studiano ambita faccia a un'area umeri: «Parlano di 50 andrebbe a Motorcity»

presidente di Legambiente regionale e da sempre fiero avversario di una operazione «che cambierebbe il volto a un'area calcolabile in 12 milioni di metri quadri», oggi destinata prevalentemente alla coltivazione pregiata del riso. È annunciata anche la costruzione di un casello dedicato sulla A22, cosa che peraltro viene categoricamente smentita dalla società autostradale.

Ricorsi

«Insomma ce n'è abbastanza, secondo l'ecologista, perché si renda necessaria anche la Vas (Valutazione ambientale strate-

gica) prevista dalle norme europee. Bertucco annuncia una raffica di iniziative giudiziarie: «Ol-

tre al probabile ricorso al Tar sulla Via regionale, stiamo studiando un nuovo esposto alla procura della Repubblica di Verona e, appunto, un ricorso all'Unione europea».

Nonostante tutto, l'Autodromo continua ad attirare nomi di peso: se un tempo veniva descritto come «creatura di Chicco Gnutti», oggi il socio privato Motorcity Holding (48% della spa) è a sua volta controllato dal binomio Coopsette di Reggio Emilia (cooperative rosse delle costruzioni) e Draco-Earchimede, nomi che riportano ancora alla galassia della finanza bresciana.

Claudio Trabona

© RIPRODUZIONE RISERVATA

