

Pedemontana, il perché delle previsioni sbagliate

di [Carlo Giacomini](#)

«Quello che è successo, è il risultato di quello che già all'inizio alcuni esperti, allora inascoltati avevano capito e spiegato. La Nuova Venezia, 12 marzo 2017 con [riferimenti](#) (m.p.r.)

Nella figura 14 della presentazione del presidente Zaia al consiglio regionale dell'altro giorno risulta che le previsioni del traffico giornaliero medio "Tgm" sulla Pedemontana sono crollate dagli originari 33.000 veicoli della prima previsione del 2003 (del proponente) agli attuali 15.200 o 18.000 veicoli (previsioni 2016 Cassa Depositi e Prestiti-Banca europea investimenti, o 2017 Area Engineering, regionale). Ne risulta una riduzione di -54% o -45%; in entrambi i casi, in pratica un dimezzamento.

La presentazione lascia intendere che tale differenza riguardi tutte le concessioni autostradali esaminate e rilasciate a cavallo della crisi, come se sia stato non un errore previsionale ma solo la crisi a ridurre il traffico in generale, e quindi anche quello inizialmente previsto sulle nuove autostrade (con previsioni di traffico, che di per sé, per la situazione di allora, erano comunque attendibili e realistiche). Il grande buco finanziario prodotto dal crollo dei ricavi da pedaggio attesi sarebbe quindi effetto della crisi, esogena e non inquadrabile tra i rischi o le responsabilità di impresa del concessionario; di conseguenza quest'ultimo, dalla sua crisi finanziaria a lui non imputabile, merita di essere salvato con intervento pubblico.

Questa spiegazione non risponde a verità, perché in questo periodo 2003/2016 non c'è stata invece alcuna così drammatica "crisi di traffico". Ecco infatti i dati ufficiali "Aiscat" disponibili ed elaborabili delle autostrade più vicine, nello stesso periodo (veicoli Tgm 2002 e 2015; e la relativa variazione): 1) A4 Padova-Brescia: 82.898, 90.509, +9%; 2) A27 Venezia-Belluno: 19.248, 23.316, +21%; 3) A22 Verona-Brennero: 36.494, 39.483, +8%; Allora, se con le più recenti previsioni 2016/17 risultano dimezzate quelle del 2003, allora non è colpa della crisi, perché nel frattempo non c'è stata alcuna reale grave crisi di traffico autostradale: nello stesso periodo, infatti, il traffico delle più vicine autostradali è aumentato; meno del periodo precedente, certo, ma comunque è aumentato ovunque, e non diminuito, e men che meno crollato.

Non c'è alcuna significativa perdita di traffico da presunta crisi, nemmeno tra il 2008 e il 2010; è infatti falsa anche l'affermazione di una "Crisi 2008" (come afferma un'altra scheda di quella presentazione, la numero 16), perché il calo del traffico medio 2009/2010 sulla Venezia-Padova di quel diagramma è invece unicamente l'effetto statistico dell'apertura del Passante (la statistica proprio in quei due anni risente dell'incremento del numero di chilometri della rete, usato nel calcolo del traffico medio), e non di una invece inesistente Crisi 2008 di traffici.

Se il traffico previsto nelle recenti previsioni del 2016 e 2017 (redatte dalla Cassa Depositi e Prestiti e da Area Engineering per la Regione) risulta molto diverso da quello previsto nel 2003 non è perché la crisi abbia stravolto le condizioni di contorno delle previsioni iniziali, e quindi l'ammontare del traffico prevedibile sull'autostrada sia per queste crollato, ma senza alcuna responsabilità del proponente. Quello che è successo, invece, è che anche agli occhi delle banche (che adesso, prima di metterci i soldi... rifanno bene i conti e le previsioni!) è risultato ora quello che già all'inizio alcuni esperti avevano capito e spiegato (ma erano rimasti inascoltati): cioè che erano clamorosamente inaffidabili, irrealistiche e sbagliate quelle originarie previsioni e le strategie imprenditoriali e progettuali del proponente, questo per nessuna causa a lui esterna ma solo per suoi errori - se non addirittura, sue consapevoli bugie per farsi approvare l'opera - di esclusivo suo rischio e responsabilità.

Certo, la crescita del traffico realisticamente attendibile e atteso sarà stata un po' più lenta, dal 2008 in poi, di quanto ci si poteva pur prudentemente attendere nel 2003, ma nel complesso tutto lascia intendere che il traffico che si poteva e doveva correttamente e onestamente prevedere sulla Pedemontana sia da allora pure esso persino cresciuto; e non ha certo subito alcun crollo, come invece vuol far credere la presentazione recitata dal presidente, se non nelle irrealistiche e bugiarde promesse del proponente (e di chi voleva a tutti i costi questo progetto di autostrada, contro ogni evidenza di corretta valutazione), promesse che già allora non pochi esperti avevano tecnicamente dimostrato essere sbagliate, se non peggio artefatte e falsate.

I recenti dati statistici, correttamente interpretati, smentiscono qualsiasi ipotesi di una causa oggettiva di grave crisi delle condizioni esterne alla concessione; c'è solo una condizione soggettiva di grave inaffidabilità del proponente e delle sue previsioni. Si deve concludere che i termini di legge per il salvataggio di questo concessionario, dimostratosi inaffidabile e inadempiente, semplicemente non ci sono. Nemmeno mistificando dati o spiegazioni, come ha tentato di fare il redattore (anonimo) di quella presentazione.

In conclusione, anche nel caso che, dopo una doverosa verifica e discussione pubblica su tutti gli aspetti della vicenda e del progetto (con doverose analisi costi-benefici tra le diverse soluzioni alternative ora possibili), risulti dimostrato che sia effettivo interesse pubblico proseguire tutti quei lavori e tutto quel progetto così come è definito adesso (e non è affatto scontato, perché - ora è chiaro a tutti - è quanto meno sproporzionato rispetto ai veri traffici attendibili), se si cambia anche solo il piano finanziario - con maggiori contributi pubblici rispetto a quelli allora richiesti dal proponente/concessionario - allora si dovrà per legge affidarlo a un altro realizzatore. Ne risulterà confortato l'erario pubblico, oltre che il senso della giustizia (e delle buona amministrazione). E se questo riaffidamento permetterà anche qualche (più che opportuna) correzione, riduzione, graduazione di quello sproporzionato progetto, il vantaggio sarà anche per la mobilità e il territorio.

[riferimenti](#)

I comitati avevano tenacemente provato a contestare «l'iperviabilizzazione privata con soldi di noi tutti, devastatrice per il territorio e il bilancio», si legga a proposito [Nuovo stop alla Pedemontana Veneta. “Resistere alla cementificazione”](#) di Federico Simonelli, e non erano mancate analisi di esperti che documentavano le distorsioni normative «al solo scopo di consentire al concessionario di ripagarsi l'opera che non regge con i soli ricavi da pedaggio» come quella di Anna Donati [Grandi opere e consumo di suolo](#) sempre su eddyburg, dove numerosi sono gli articoli sulla vicenda della Pedemontana. Ora il presidente Zaia per completare l'opera è «[Costretto a tassare i veneti ma non è un tradimento](#)», lo stesso presidente che quando il tar aveva bloccato l'opera per il ricorso di un cittadino aveva commentato che era stato «per un eccesso di democrazia».

Fonte: eddyburg.it