

Pedemontana Veneta, una nuova tassa per coprire il fallimento del project financing



di [Dario Balotta](#) | 24 marzo 2017



[Dario Balotta](#)

Esperto di trasporti e ambiente

Per continuare a finanziare la [Pedemontana veneta](#), 94 km con un costo stimato di oltre **tre miliardi di euro**, la Regione Veneto vuole introdurre **un'addizionale Irpef "temporanea"** per i suoi cittadini in alternativa all'aumento dei futuri pedaggi (che sarebbero già doppi rispetto a quelli della media nazionale). Il motivo? L'aumento dei costi dell'opera, frutto di **previsioni sbagliate e sottostimate**. La tassa regionale, però, stravolgerebbe il senso del **project financing** con il risultato contrario rispetto agli obiettivi per i quali è nato, cioè di far pagare agli utilizzatori l'autostrada e non a **tutti i cittadini veneti** come si prospetta con questa tassa.

Eppure il project financing doveva essere approvato solo se avesse avuto una base di **fattibilità economica**. Ora, invece, il committente pubblico (Regione e Stato) deve spiegare "perché" quest'opera ha avviato la sua realizzazione "come se fosse" un

project financing: è evidente che il fine è stato solo per **poter dire, sul piano politico**, che l'infrastruttura si sarebbe realizzata con finanziamenti privati.

Con la recente invenzione del **canone di disponibilità** e della tassa, Zaia garantisce la remunerazione alla società concessionaria Sis mentre **la Regione e lo Stato si accollano tutto il rischio** dell'opera, come se l'avessero realizzata con un appalto tradizionale. In tal modo è venuta meno un'altra ragione per il ricorso al project financing: minimizzare le risorse pubbliche impegnate e non far ricadere totalmente l'investimento sulla **spesa pubblica**.

È evidente che, al netto di ogni considerazione ambientale, il progetto **non aveva basi di fattibilità economica** perché il committente ha voluto fin dall'inizio sgravare la società concessionaria dal rischio imprenditoriale, accollandolo tutto alla mano pubblica, compreso il **nuovo prestito di 300 milioni** richiesto alla Cassa depositi e prestiti.

La Pedemontana veneta, come era stata pensata, non serve più visto che è stato ammesso che **dai 33mila veicoli giornalieri** previsti si passerà (forse) a **18mila**. Così, anziché **studiare una via d'uscita**, ad esempio una riduzione della lunghezza della tratta e la riduzione delle carreggiate, con minor consumo di suolo e minori costi, si vuole proseguire su una strada fallimentare.

Strada che ha aperto uno strascico legale con l'inevitabile **ricorso di Salini**, secondo classificato nella gara del 2009, che ora denuncia come, per dirla chiaramente, le carte in tavola non si possono cambiare: Salini ha denunciato come che **il Consorzio Sis** non stia adempiendo ai suoi obblighi di convenzione e non stia riuscendo neppure ad acquisire le risorse finanziarie che era tenuto a reperire per realizzare l'opera nel rispetto della convenzione sottoscritta. Il tutto mentre la **Pedemontana lombarda, 87 km** di asfalto per un costo di **4,6 mld di euro**, è ferma da due anni a un terzo dell'opera. [Qui, il miracolo di portare avanti i lavori è stato chiesto a Antonio Di Pietro.](#)

Quella dell'ex magistrato di Mani pulite è **l'ultima, disperata carta** che gioca il governatore lombardo **Roberto Maroni** per **un'opera impossibile da realizzare** per motivi finanziari e ambientali: l'ultimo piano finanziario, approvato dal Cipe nel 2014, non prevedeva che dopo un aiuto di 350 milioni di defiscalizzazione anche la recente garanzia "rischio traffico" (di 450 milioni) per la realizzazione della Pedemontana lombarda.

Tariffe troppo alte e traffico pendolare e residenziale (di corto raggio) tengono distanti automobili e tir rendendo impossibile l'equilibrio del piano finanziario a pochi mesi dall'apertura di 22 km di rete. In Veneto come in Lombardia non servono nuove autostrade ma **l'eliminazione dei "colli di bottiglia" e una buona gestione e manutenzione della rete esistente**.

La foglia di fico del project financing non tiene più per le due "bandiere federaliste" autostradali di Veneto e Lombardia: per andare avanti ci vorranno ancora **nuovi aiuti e nuove garanzie di Stato**. Teem e [Brebemi](#), le nuove autostrade lombarde, sono la

prova del fallimento: tristemente vuote, non incassano neppure i pedaggi sufficienti per pagare le spese di gestione, facendo restare i debiti da pagare sul groppone pubblico.

Questi esempi dimostrano che i **project financing (farlocchi)** italiani non sono strumenti per realizzare opere pubbliche con risorse e rischi privati, ma “**creatori di debito occulto**” per le casse dello Stato. L’unico risultato raggiunto: **disperdere ricchezza** anziché crearla con opere più utili.

di [Dario Balotta](#) | 24 marzo 2017