

[Erasmus Venosi](#)

Mose e Pedemontana, pioggia di soldi pubblici a lobby private

Siamo al secondo posto in Europa per connettività e sopra la media nei collegamenti. Il problema è come gestiamo il business delle “grandi opere”



5 luglio 2017

Condividi



Un modo per **distribuire soldi pubblici** a gruppi d'interesse trasversali che vanno dall'imprenditore al banchiere al politico è certamente il **business delle grandi opere**, soprattutto stradali e ferroviarie. Lo schema è relativamente semplice e ruota intorno a tre dogmi: a) la **mancaanza d'infrastrutture** che limita lo sviluppo e la produttività, accrescendo i costi per le imprese; b) la **sottostima dei costi** contrapposta alla sovrastima dei benefici; c) la **corruzione delle regole**.

Gli esempi del **Mose** e della **Pedemontana veneta** sono illuminanti. Notevole la serie di infrastrutture programmate quasi tutte con lo strumento del **project financing**. Questo l'elenco: Nogara-Mare Adriatico, Nuova Valsugana, prolungamento A27 Mestre/Belluno da Pian di Vedoia a Longarone, tangenziali venete da Peschiera a Padova, grande raccordo anulare di Padova, autostrada "Vie del mare" da Meolo a Jesolo, terminal della Costa Veneta, porto off-shore a 16 chilometri dalla costa, diga esterna a difesa del porto off-shore (con pietrame importato dalla Croazia a beneficio delle cave acquistate da italiani), terminal per traghetti in laguna area di Fusina, metropolitana lagunare di Venezia.

Mose, Valdastico Sud e Pedemontana veneta rappresentano gli esiti patologici del procedimento di approvazione delle opere con connesso sperpero di denaro pubblico, in modo diretto e indiretto. Il **ministro dei trasporti Delrio** ha addirittura modificato la denominazione dell'Allegato al Def che da "Allegato Infrastrutture" è diventato "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture".

Sull'argomento fabbisogno cito la ricerca di Banca Italia, "Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione", riportando quanto scrivono i due ricercatori **Alampi e Messina**: «La **quantità di strade e di ferrovie** rappresentano sicuramente informazioni importanti ma da sole non sono sufficienti a fornire una rappresentazione realistica di **come i trasporti funzionano effettivamente** a servizio di una economia locale». I due economisti elaborano un nuovo indice basato sui tempi di trasporto, che consente di valutare due parametri: 1) la **presenza fisica** di un'infrastruttura; 2) l'efficacia nel **collegare luoghi con i mercati** importanti per detti luoghi.

Proprio sul piano della **connettività con l'Europa**, il nostro Paese risulta efficiente addirittura risultando al **secondo posto** dopo il Lussemburgo. Anche nelle **ferrovie** la **posizione italiana è sopra la media** europea anche se dietro Francia, Belgio e Germania. Certo ci sono delle eterogeneità a livello territoriale ma il dato di riferimento è che **a collegamenti stradali e ferroviari siamo sopra la media** dei 27 Paesi UE.

Il 57% dei mezzi di trasporto delle merci sulle nostre strade viaggiano vuoti. Insomma nei viaggi di ritorno i mezzi trasportano aria. Sulla **sottostima dei costi** basta vedere di quanto è aumentato il costo del Mose, del Passante di Mestre, della Pedemontana veneta, dell'alta velocità Bs-Vr-Pd e potremmo andare avanti occupando l'intero foglio per finire.

Infine la **corruzione delle regole**: il **Mose** con valutazione di impatto ambientale negativa ha avuto la vicenda a tutti nota di corruzione, e oggi si propone un nuovo

grave caso ovvero la **scomparsa del documento per la salvaguardia della Laguna**. Un documento che tutelava un ecosistema unico al mondo. In gergo tecnico si chiama “Piano Morfologico” e contiene quanto va fatto per preservare una delle Lagune più grandi esistenti al mondo.

Infine l'esempio incredibile della **Pedemontana veneta**: segnata da commissari straordinari, procedure speciali di approvazione, mancata verifica di ottemperanza sulle prescrizioni Via, costi lievitati, intervento pubblico notevole in un contratto dove i soldi dovevano metterceli quasi tutti i privati. Il rischio Pedemontana per il bilancio della Regione Veneto varia tra gli **8 e i 10 miliardi**. Queste brevi note dimostrano che la tesi della distribuzione di soldi pubblici a lobby politiche, finanziarie e imprenditoriali è solidamente fondata.

Fonte : www.vvox.it