I **pannelli fonoassorbenti**, il **casello di Malo** e un reticolo di **architravi** color ruggine sulla Pedemontana Veneta. Al momento sono percorribili 80 chilometri dei 94 previsti: doveva essere gratuita, e invece ha i **pedaggi** più alti d'Italia

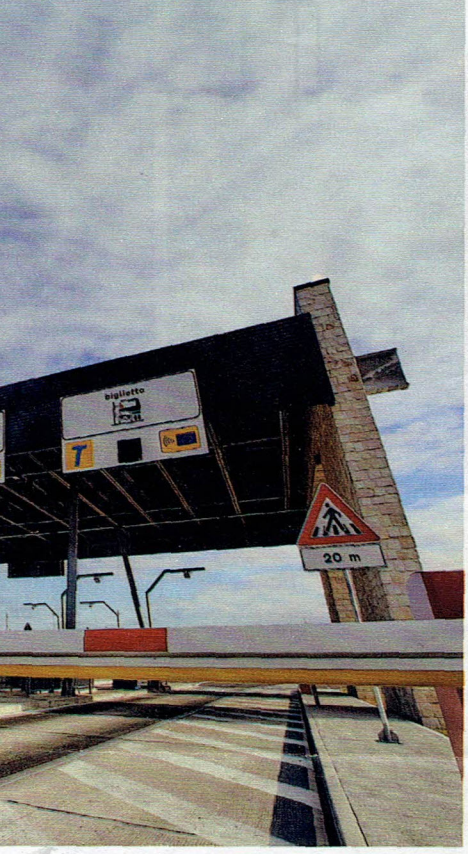
UN DESERTO CHIAMATO PEDEMONTANA

COSTA PIÙ DEL DOPPIO DEL MOSE DI VENEZIA. MA QUEL CHE È PEGGIO È CHE SULLA NUOVA SUPERSTRADA TREVISO-VICENZA NON CI VA (QUASI) NESSUNO. **INCHIESTA** SU UN BUCO NERO VOLUTO DA LUCA ZAIA

di **Raffaele Oriani**
foto di **Mirco Toniolo/Errebi/Agf**

TREVISO-VICENZA. È una meraviglia. Più che un'autostrada, uno showroom: a destra un casello in pietra viva, a sinistra una muraglia fonoassorbente rosa pallido, in alto un reticolo di travi d'acciaio sapientemente arrugginite. Design, candore, silenzio.

Siamo alle spalle di Treviso, e corriamo su una strada deluxe che pare brutto chiamare semplicemente Pedemontana Veneta. Anche perché nel Veneto dei mille capannoni e del consumo di suolo da record nazionale, questa è un'oasi di pace. Bella, ampia, liscia, fatta apposta per correre dove prima si arrancava tra semafori e rotonde: «Per noi è fondamentale» dice Enrico Furlan, titolare di una ditta che gestisce quaranta camion dalla sede di Nervesa della Battaglia, in riva al Piave. «Purtroppo la usiamo poco perché il pedaggio è molto alto, e i dieci minuti che ci fa risparmiare la rendono conveniente solo nelle ore di punta». Evidentemente sono in molti a pensar-



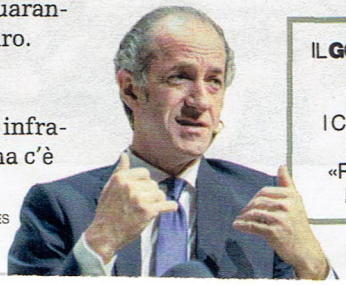
la così: in un pomeriggio d'ottobre ci siamo capitati per caso, o meglio per navigatore. Non c'era nessuno. Ci siamo tornati in una mattina di novembre ed eravamo in pochi. Tutt'attorno il solito Veneto che macina chilometri rincorrendo il fatturato. In Pedemontana strada libera e calma piatta: «Dovrebbe venirci nel fine settimana» fa un benzinaio sulla Provinciale che corre in parallelo. «Anche quando tutto il Veneto si muove verso il mare, la Pedemontana è completamente vuota». Si potrebbe dire, poco male. Se non fosse che sui volumi di traffico di questa nuovissima arteria, al momento percorribile per 80 chilometri sui 94 previsti, la Regione Veneto di Luca Zaia ha piazzato una scommessa quarantennale da dodici miliardi di euro.

UNA LUNGA STORIA

Come spesso capita alle nostre infrastrutture, dietro la Pedemontana c'è una lunga storia. Piena di proposte, varianti, imprevisti. Progettata nel 2003, avviata nel 2011, doveva essere inaugurata nel 2016, poi nel 2018, ma non sarà compiuta nemmeno a giugno 2023, quand'è previsto il prossimo, ennesimo taglio del nastro. E sì che la prima pietra fu posata sulla spinta di un decreto del Presidente del Consiglio (un ancora radioso Silvio Berlusconi), che il 31 luglio 2009 dichiarava «lo stato d'emergenza» per il traffico nelle province di Treviso e Vicenza.

Quattordici anni dopo l'emergenza deve essere rientrata, visto che l'utenza latita e il presidente Luca Zaia invita i suoi riottosi corregionali a usare la Pedemontana, e a usarla tanto, «per senso di comunità». Il governatore passa insomma da salvatore a venditore: nel piazzale di sosta di Alpetrans, azienda di autotrasporti di Marostica, il titolare Aldo Tolfo assicura che Zaia può stare tranquillo, perché i suoi 176 camion sono ormai abbonati alla nuova superstrada. Ma a pochi metri di distanza il contrasto è stridente: la Pedemontana a pagamento dilata i vuoti tra vettura e vettura, mentre la Statale gratuita si ingolfa di traffico come se l'alternativa fosse ancora un cantiere. Il problema è che la superstrada costa troppo. Ma perché costa troppo?

Per quanto bella, la Treviso-Vicenza è una strada come tante. Però a farci i conti in tasca, è assolutamente unica: «Se invece di essere in Veneto fosse in Sicilia o Calabria, sarebbe uno scandalo nazionale» dice Laura Puppato, già sindaca di Montebelluna, consigliere regionale e senatrice Pd, che delle magagne della Pedemonta-



GETTY IMAGES

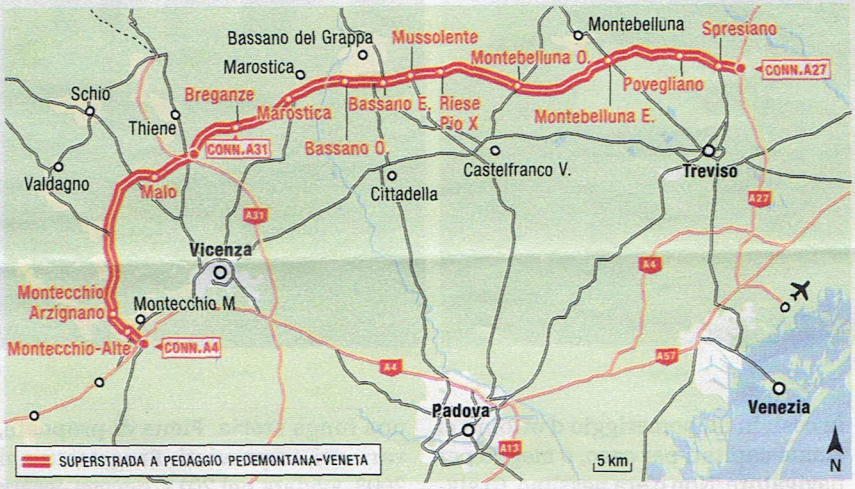
IL **GOVERNATORE DEL VENETO** INVITA I CORREGIONALI A USARLA «PER UN SENSO DI COMUNITÀ»

na si occupa ormai da una decina d'anni. Doveva essere una strada di prossimità, gratuita e permeabile in entrata e in uscita: «Le province di Treviso e Vicenza hanno da decenni un disperato bisogno di collegamenti su ferro e su gomma» dice Puppato. «Superstrada e metropolitana di superficie dovevano permettere al territorio di vivere per quello che è: una brulicante metropoli diffusa». Ma la metropolitana rimane nel libro dei sogni, la superstrada diventa presto qualcosa di assai simile a un'autostrada: le rampe si trasformano in caselli, e la gratuità per residenti viene via via limitata fino a sparire del tutto. A sostituirla sono i pedaggi più cari d'Italia: da Bassano a Montebelluna 35 chilometri per 5,50 euro, quando sull'A4 Torino-Trieste per lo stesso prezzo si percorrono i 70 chilometri da Padova a Verona. A valle di questi numeri c'è un'autostrada in cerca d'automobili, a monte l'incredibile vicenda della convenzione tra Regione Veneto e Sis, l'azienda concessionaria che fa capo ai costruttori piemontesi Dogliani.

COSTI LIEVITATI

Il dato bruto è questo: la superstrada è costata 2 miliardi e 400 milioni, le casse pubbliche l'hanno finanziata per quasi un miliardo, il concessionario privato per il restante miliardo e mezzo. A fronte di questo sforzo, la Regione Veneto ripagherà il partner privato con 12 miliardi di euro da versarsi in 39 comode rate annuali (si parte da 165 milioni, a crescere fino a 435). Una cifra colossale: il doppio di quant'è costato il Mose di Venezia.

Il contratto di concessione del 2009 prevedeva un canone di disponibilità, ovvero il dovuto per la gestione e la manutenzione dell'autostrada, di 435 milioni di euro da pagarsi in trenta rate da 14,5 milioni annui. Poi la cifra è misteriosamente lievitata fino a 12 miliardi: quello che secondo il presidente Zaia è un «sogno che diventa realtà», visto più da vicino è soprattutto un buco nero amministrativo che negli anni è stato illuminato solo dalla caparbietà di pochi politici di opposizio-



P.SIMONETTI

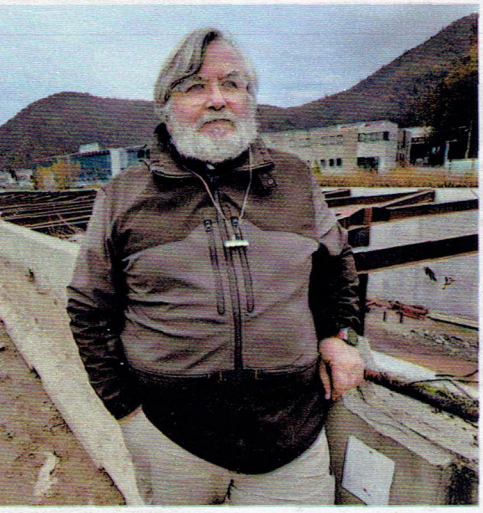
2,4 miliardi
La cifra (in euro) per costruire la superstrada (le casse pubbliche l'hanno finanziata per **un miliardo**)

8 mila
Il numero giornaliero di veicoli di cui la Regione incassa il pedaggio (ce ne vorrebbero almeno **27 mila**)

12 miliardi
La cifra in euro che la Regione Veneto dovrà pagare all'azienda concessionaria in **39 rate** annuali

ANSA

Da sinistra: **Aldo Tolfo**, titolare dell'azienda di trasporto Alpetrans; **Massimo Follesa**, del Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa, al cantiere di Castelgomberto; segnaletica al casello di **Malo**. In basso a sinistra: **3 giugno 2019**, **l'inaugurazione** della Pedemontana, nel tratto vicentino con il governatore **Luca Zaia** e l'allora ministro degli Interni **Matteo Salvini**



ne (Laura Puppato e Andrea Zanoni del Pd, Enrico Cappelletti del M5S) e degli attivisti del Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa. Osservando l'ultimo cantiere tra i colli vicentini, il portavoce del Comitato Massimo Follesa sintetizza brutalmente anni di analisi e battaglie: «I contratti alla base della Pedemontana hanno favorito il privato, finendo per trasferire sulle casse pubbliche ogni rischio imprenditoriale».

GUADAGNI PRIVATI

Al momento la Regione incassa i pedaggi di ottomila veicoli al giorno. Per ripagare il canone ce ne vorrebbero da subito almeno 27mila. Se il "senso di comunità" batterà un colpo, i 12 miliardi saranno pagati dagli automobilisti al casello. Se continuerà come ora, a pagarli saranno i contribuenti. Perché una cosa è certa: anche se tra quarant'anni ci muoveremo con il teletrasporto, la Sis dei fratelli Dogliani continuerà a incassare il suo plurimilionario canone annuo. Colpa di una versione predatoria del cosiddetto *project financing*, ovvero dello schema finanziario per cui il privato costruisce l'infrastruttura pubblica assumendosene il rischio d'impresa: spende per costruirla, guadagna con la sua gestione. Il problema è che nel caso della Pedemontana Veneta il contratto del 2009, modificato una prima volta nel 2013 e una seconda nel 2017, garantisce al privato i lautissimi guadagni anche in assenza dei previsti ritorni di mercato. Addirittura anche in assenza della stessa strada: «A un certo punto ci siamo trovati davanti al rischio concreto che la Regione dovesse pagare non 12 ma 21 miliardi alla concessionaria Sis, senza che quest'ultima fosse in grado di ultimare l'infrastruttura» dice l'ingegner Elisabetta Pellegrini, che da cinque anni è responsabile della Pedemontana per Regione Veneto. «Modificando la convenzione nel 2017, siamo riusciti a far ripartire i lavori, portare a termine l'opera e limitare l'esborso per le casse regionali». Tutto bene, se non fosse che – a parte l'ingegner Pellegrini – quelli di prima sono quelli di sempre, ovvero il centrodestra veneto guidato prima da Giancarlo Galan di Forza Italia e da ormai 12 anni dalla maggioranza "bulgara" del leghista Luca Zaia.

Sarà che non sono distratti dalle viti del Prosecco e le nevi del Monte Grappa, ma quando si chinano sulle carte della Pedemontana i giudici della Corte dei Conti sembrano immuni dall'"orgoglio" di cui parla Zaia a ogni taglio di nastro. Nel 2018, esaminando l'ultima modifica alla convenzione tra Regione e Sis, scrivono: «A fronte di un costo dell'opera che è previsto inferiore a 3 miliardi, la Regione Veneto dichiara che l'esborso nei confronti del privato sarà pari a oltre 12 miliardi; tale risultato è ritenuto tuttavia positivo rispetto alle precedenti clausole convenzionali». Positivo un esborso di 12 miliardi a fronte di nemmeno 3 miliardi di spesa? I giudici contabili sono talmente allibiti da dimenticare che i 3 miliardi in realtà sono praticamente la metà, visto che il 40 per cento dell'opera è stato finanziato dalle casse pubbliche. In toni ultimativi invitano però la Regione a «riferire sulle iniziative intraprese, o che si intendono intraprendere, nei confronti dei responsabili del precedente assetto convenzionale».

Qualcuno è stato chiamato a rispondere? Sono passati quattro anni, ma dalla Corte fanno sapere che sulla sorte di quest'enorme quantità di denaro pubblico «sono ancora in corso approfondimenti». Intanto la magnifica superstrada corre verso il suo completamento: il 3 giugno 2019, all'inaugurazione del primo tratto di sette chilometri, Matteo Salvini la presentò come un esempio dell'«Italia del sì, quella dei prossimi anni». Trentanove per l'esattezza. Caricati sulle spalle dei veneti, automobilisti o contribuenti che siano.

Raffaele Oriani

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SENATRICE PD **LAURA PUPPATO**: «SE FOSSIMO IN SICILIA SAREBBE UNO SCANDALO NAZIONALE»

ARMANDO DADI / AGF