INTERVENTO

**Pedemontana, ora va studiata l’alternativa più vantaggiosa**

**Anche senza sospendere i lavori si dovrebbe avviare al più presto un ripensamento complessivo sulla strategia da adottare per risolvere il problema del traffico**

di TIZIANO TEMPESTA \* La scelta del Presidente della Giunta Regionale Luca Zaia di imporre un’addizionale IRPEF per finanziare il completamento della Superstrada Pedemontana Veneta a pagamento ha avuto sicuramente il pregio di rendere esplicito il fatto che i residenti nel Veneto dovranno pagare di tasca propria la sua realizzazione. Fino a questo momento sembra che nessuno se ne fosse reso ben conto. Pareva che i 640 milioni di euro messi dallo Stato italiano provenissero da un paese estero e nessuno si rendeva conto che in realtà si tratta né più e né meno che di una partita di giro delle imposte che i residenti del Veneto versano allo Stato. Un secondo dato che la proposta formulata dal Presidente della Giunta Regionale ha messo in evidenza è che in realtà nessuno sembra avere un’idea precisa di quanto costerà realmente quest’opera e di quali benefici produrrà per la popolazione. Al massimo sino ad ora si è parlato e si continua a parlare di flussi finanziari, oneri a carico della regione e oneri a carico del Consorzio SIS che la deve costruire, ma nessuno ha ancora spiegato chiaramente perché la Superstrada debba essere costruita. In altri termini, nessuno ha presentato una seria analisi dei costi e dei benefici predisposta secondo le indicazioni della Banca Europea degli Investimenti (BEI). Quello che sembra prevalere è un approccio fortemente ideologico secondo cui la Superstrada si deve costruire perché sicuramente i benefici supereranno i costi e quindi la sua costruzione è vantaggiosa a prescindere da qualsiasi altra considerazione. Eppure per sostenere investimenti di portata notevolmente inferiore la BEI richiede lo svolgimento di studi approfonditi volti a dimostrare l’effettiva convenienza sociale di un’opera. Anche se in questo caso la BEI non è coinvolta, correttezza vorrebbe che i nostri amministratori seguissero le sue indicazioni in materia di analisi costi-benefici. Al riguardo ci sono alcuni elementi delle linee guida proposte dalla BEI che val la pena di richiamare. In primo luogo, la BEI distingue nettamente tra analisi finanziaria, che riguarda i profitti privati dell’opera, e analisi economica, che riguarda i suoi effetti globali compresi quelli che ricadono su altri soggetti economici e sull’ambiente. Nel caso specifico della Superstrada Pedemontana ci si dovrebbe ad esempio chiedere se farà aumentare il reddito dei cittadini, se aumenterà stabilmente l’occupazione, se si ridurranno i danni causati dagli incidenti d’auto. Riguardo all’ambiente si dovrebbe sapere se aumenteranno o si ridurranno le emissioni di anidride carbonica e di particelle sottili e quale potrebbe essere il valore monetario di tali variazioni, oppure si dovrebbero quantificare economicamente i danni irreversibili causati dal consumo di suolo o di quelli conseguenti a possibili fenomeni di inquinamento dell’acquifero che alimenta gli acquedotti di pianura. Un secondo elemento posto in evidenza dalla BEI è che perché sia conveniente la realizzazione di un’opera non è sufficiente che i benefici siano superiori ai costi, è necessario che i benefici netti siano superiori anche a quelli di altre soluzioni alternative (o controfattuali). I controfattuali da considerare devono essere di tre tipi: non fare nulla, fare il minimo, fare qualcos’altro cioè migliorare la realizzazione dell’opera. Secondo la BEI bisogna perciò sempre dimostrare che il progetto che si intende realizzare comporta un miglioramento del benessere con riferimento allo status quo o a soluzioni di minor impatto territoriale. Purtroppo a leggere il dibattito attuale sulla Superstrada Pedemontana Veneta pare che il problema che assilla la nostra classe dirigente non sia di stabilire se migliorerà il benessere della popolazione, ma solo di individuare quale sia la strategia finanziaria migliore per portarla a termine. Cosa dovrebbe fare la classe politica del Veneto se volesse realmente migliorare il benessere dei cittadini? Invece di arroccarsi dietro prese di posizione volte a giustificare evidenti errori di valutazione fatti nel passato, dovrebbe avviare al più presto una seria e scientifica valutazione dei costi e dei benefici economici e sociali e individuare l’alternativa più vantaggiosa per il Veneto e per i suoi residenti attuali e futuri che potrebbe anche non coincidere con la sua integrale realizzazione. Anche senza sospendere i lavori, ma semplicemente cercando di portare a termine i tratti di strada già prossimi al completamento, si dovrebbe avviare al più presto un ripensamento complessivo sulla strategia da adottare per risolvere il problema del traffico nell’alta pianura veneta. Il costo di una tale operazione sarebbe infinitamente più basso dei danni che potrebbero derivare da scelte errate che potrebbero gravare pesantemente sul futuro della nostra regione. \* Dipartimento TESAF Università di Padova