

La Pedemontana è costata ai cittadini veneti 47 milioni in appena nove mesi

In soli nove mesi di gestione la Superstrada Pedemontana Veneta ha già generato nelle casse della Regione Veneto un buco di 47 milioni di euro. La stima è stata certificata da un referto della Sezione di controllo della Corte dei Conti del Veneto: da marzo a novembre 2024, la Regione Veneto ha incassato 93,5 milioni di euro dai pedaggi, ma **ha dovuto sborsare 140,8 milioni di euro alla società costruttrice SIS**, come canone di utilizzo. Si tratta, oltretutto, di debiti destinati ad aggravarsi, dal momento che il canone di utilizzo, in base agli accordi contrattuali, **crescerà progressivamente fino a toccare i 332,3 milioni di euro nel 2059**. La Pedemontana Veneta è da tempo nel mirino della Corte dei Conti, che già nel 2022 aveva denunciato che l'opera avrebbe potuto provocare un buco complessivo di 12 miliardi di euro.

L'opera, lunga 94 chilometri con ulteriori 68 chilometri di opere complementari, [collega](#) Vicenza e Treviso. Celebrata come un'infrastruttura strategica per la mobilità regionale, essa si sta però rivelando **un pesante fardello per le casse pubbliche**. Uno degli aspetti più preoccupanti riguarda i costi futuri. Il canone annuo che la Regione dovrà versare alla SIS è destinato ad aumentare progressivamente: dai 165 milioni di euro della prossima annualità fino a un massimo di 435,5 milioni nel penultimo anno di gestione, per poi stabilizzarsi a 332,3 milioni nell'ultima annualità. La relazione della sezione di controllo della Corte dei Conti non si limita a evidenziare il deficit economico, segnalando anche altre criticità. Una delle principali raccomandazioni dei magistrati contabili è **l'applicazione delle sanzioni per i ritardi accumulati nel completamento dell'opera**, dal momento che la consegna della Pedemontana era prevista per il 2020, ma - tra ostacoli burocratici e problemi infrastrutturali - l'ultima tratta è stata aperta solo il 29 dicembre 2023, mentre l'interconnessione con la A4 è stata completata a maggio 2024. Resta poi aperto il tema dei 20 milioni di euro versati dalla Regione al concessionario ma non dovuti, nonché il nodo della possibile riclassificazione della superstrada, che consentirebbe di aumentare il limite di velocità da 110 a 130 km/h, equiparandolo a quello delle autostrade. La questione sta alimentando polemiche politiche. I consiglieri regionali di Europa Verde, Andrea Zanoni e Renzo Masolo, **hanno attaccato la gestione dell'opera**, esortando il presidente della Regione Luca Zaia a rinegoziare la convenzione con SIS. «Se Zaia non vuole essere ricordato come il presidente che ha lasciato buchi finanziari sulla pelle dei veneti, deve intervenire subito», hanno dichiarato.

L'opera fu inserita nel piano regionale dei trasporti del Veneto nel 1990: negli anni a venire è stata protagonista di numerosi scandali, ricorsi, esposti di comunità intere contro la sua realizzazione, valutata più volte come «inutile, dannosa e costosissima» soprattutto per via dell'alto consumo di suolo. Già nel bilancio di previsione 2023/25 della regione Veneto si [evidenziava](#) come ci si aspettasse che la Pedemontana **potesse provocare un buco di**

La Pedemontana è costata ai cittadini veneti 47 milioni in appena  
nove mesi

**decine di milioni di euro nelle casse regionali** per i successivi tre anni. A parlare delle criticità nella realizzazione della Superstrada, in particolare sul versante finanziario e contrattuale, era stato in un'[intervista](#) a *L'Indipendente* il progettista Nicola Troccoli, che aveva individuato diverse criticità nella realizzazione della Pedemontana Veneta. A suo avviso, infatti, la terza convenzione siglata tra Regione Veneto e la concessionaria SIS **ha ribaltato il rischio d'impresa dal privato al pubblico**, garantendo alla società costruttrice un canone di disponibilità indipendentemente dagli incassi dell'infrastruttura. Troccoli ha poi sottolineato come la convenzione abbia permesso al concessionario di ottenere quota del canone di disponibilità anche con l'apertura di tratte parziali, dilazionando così il termine effettivo dei 38 anni di concessione e favorendo ulteriori ritardi. Il progettista ha inoltre evidenziato che sarebbe stato molto più vantaggioso per la Regione **far completare il finanziamento dell'opera allo Stato o all'ANAS**, evitando l'accordo con SIS, in modo tale da ridurre drasticamente i costi di realizzazione e permettendo ai cittadini veneti di utilizzare l'infrastruttura gratuitamente.

[di Stefano Baudino]