

Pedemontana, boom di transiti E in futuro diventerà autostrada

►Oltre 17mila passaggi al giorno, e deve ancora essere completata

Con l'inaugurazione del tratto Montebelluna-Bassano Ovest sulla Pedemontana si contano quotidianamente fino a cinquemila mezzi in più (rispetto al top di transiti del 21 maggio), con il record di 17.937 rilevato il 4 giugno. Ora che l'economia può ripartire dopo l'emergenza Covid, sono numeri incoraggianti per la sostenibilità finanziaria dell'infrastruttura, che pure resterà a pedaggio visto che la Regione ha deciso di avviare la procedura di riclassificazione da superstrada ad autostrada, il che comporterà fra l'altro l'aumento del limite di velocità da 110 a 130 chilometri orari.

Pederiva a pagina 6

La sfida delle infrastrutture

Pedemontana, i transiti sfiorano quota 18.000 «Ora diventi autostrada»

►I flussi di traffico registrano l'impennata ►Rilevati fino a 5.000 mezzi in più al giorno dopo l'apertura del Montebelluna-Bassano Limite di velocità, la Regione chiede i 130

LA DIRIGENTE PELLEGRINI: «RISPETTO ALLE STIME ATTENDIAMO LA CONNESSIONE CON A4 E A27»

L'ASSESSORE DE BERTI: «ARTERIA PENSATA COME SUPERSTRADA MA LA FINANZA DI PROGETTO IMPONE IL PEDAGGIO»

L'ANALISI

VENEZIA Da quando la Pedemontana ha unito le province di Vicenza e di Treviso, i flussi di traffico si sono impennati. Considerando gli ultimi quaranta giorni, il picco

di transiti era stato registrato il 21 maggio con 12.519 veicoli, ma dall'inaugurazione del tratto Montebelluna-Bassano Ovest si contano quotidianamente fino a cinquemila mezzi in più, con il record di 17.937 rilevato il 4 giugno. Ora che l'economia può ripartire



dopo l'emergenza Covid, sono numeri incoraggianti per la sostenibilità finanziaria dell'infrastruttura, che pure resterà a pedaggio visto che la Regione ha deciso di avviare la procedura di riclassificazione da superstrada ad autostrada, il che comporterà fra l'altro l'aumento del limite di velocità da 110 a 130 chilometri orari.

LE STIME

Le cifre contabilizzate il mese scorso andavano dai 5.634 transiti del 1° maggio agli 11.696 del 27 maggio. Poi dal 28 maggio, data di inizio del collegamento fra Trevigiano e Vicentino, con la percorribilità di circa due terzi dell'arteria, c'è stato il, netto aumento: 17.628. Effetto novità? Per quel giorno è possibile, ma nei successivi la tendenza è stata confermata, tanto che l'8 giugno sono stati conteggiati 16.951 mezzi. «Il dato non è ancora direttamente rapportabile alle stime di traffico effettuate nel 2017 – spiega Elisabetta Pellegrini, direttore regionale delle Infrastrutture e capo della struttura di progetto della Spv – per mancanza di un sufficiente periodo di rilevamento, per l'assenza del calcolo sulle percorrenze medie nelle varie sezioni stradali, poiché la Pedemontana al momento è realizzata soltanto per due terzi ma, soprattutto, per la mancanza di connessioni con A4 e A27 che rappresentano le due vere porte d'ingresso a rilevanti flussi di traffico nella nuova infrastruttura».

I PEDAGGI E I TEMPI

Pare di capire che i pedaggi, tema caldo di queste settimane, non scoraggino gli utenti. Gli importi, espressi in euro al chilometro, sono pari a 0,16420 per i veicoli leggeri e mediamente a 0,29405 (la forbice va da 0,18350 a 0,42755) per i mezzi pesanti. Questo significa che il viaggio sull'intero tratto attualmente percorribile, una sessantina di chilometri da Montebelluna a Malo,

per un'auto costa 9,80 euro. Ma evidentemente la riduzione dei tempi è considerata sufficientemente vantaggiosa, se è vero che per percorrere i 35 chilometri appena aperti bastano 16 minuti, anziché i 40 e passa di prima. Non è quindi da escludere che in futuro, se il trend verrà mantenuto e magari ulteriormente migliorato, le tariffe possano essere riviste.

LA DELIBERA

Su questo sfondo, è stata pubblicata ieri sul Bur la delibera con cui la Regione presenta al ministero delle Infrastrutture la richiesta di trasformare a tutti gli effetti in autostrada quella che nel 2000 era stata pensata come una superstrada, «anche nella speranza che la stessa, conseguentemente, non fosse pedaggiata», ricorda l'assessore regionale Elisa De Berti. «Nonostante ciò, il progetto che la Regione del Veneto ha approvato – si legge nel provvedimento – conserva le caratteristiche sostanziali di un'autostrada, in quanto lo stesso ha preso avvio da quello già elaborato a suo tempo da idonea società di progetto per conto dell'Anas con limitate e marginali modifiche, l'eliminazione di tutte le tratte a libera percorrenza e l'aggiunta dei caselli a tutti gli svincoli». Dunque «la denominazione di "Superstrada" si risolve in una mera e surrettizia classificazione per un'opera che ha invece le caratteristiche sostanziali e la funzione di una autostrada, peraltro realizzata con il metodo della finanza di progetto che ne ha imposto conseguentemente il pedaggiamento», ma questo equivoco può «ingenerare incertezza negli utenti, che spesso si traduce in pericolosità». Ecco quindi l'istanza al Mit, anche «al fine dei controlli e della sicurezza», poiché l'aggiornamento della classificazione consentirà pure di alzare a 130 chilometri orari il limite di velocità al momento fissato a 110.

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA

