

Infrastrutture L'architettura finanziaria, i flussi di traffico, i costi e i cantieri della Superstrada che divide la politica

Pedemontana in abbonamento

Pedaggi, la Regione pensa a sconti per i pendolari e affida l'incarico di studiare la sostenibilità

La Superstrada Pedemontana verrà completata entro l'anno ma già oggi è per due terzi aperta e cominciano i primi conti sulla remunerabilità dell'opera. Saprà pagarsi da sola negli anni? E con quali pedaggi?

I due temi sono strettamente correlati perché all'aumentare dei flussi la Regione ha già annunciato di voler ridurre il prezzo al chilometro dei

biglietti. Viceversa potrebbe doverlo aumentare. La novità sul tavolo in questi giorni è la scontistica, ovvero l'abbonamento ai pendolari: la Regione ha formalmente dato un incarico per valutare la sostenibilità del piano ipotizzando che lo sconto venga assorbito dall'aumento degli utenti invogliati ad acquistarlo.

alle pagine **2 e 3 Zambon**

Pedemontana Cantieri, costi e flussi: il futuro della superstrada è l'abbonamento

Completamento vicino, sul tavolo il piano dei pedaggi e i nodi finanziari

L

di **Martina Zambon**

Lo svincolo «Spv», «Superstrada Pedemontana Veneta», ti coglie quasi alla sprovvista mentre viaggi placido sulla semi-deserta A31. A lato sfilano solidi guard rail sdruciti da tanti anni di onorato servizio. Anziché



puntare al capolinea consueto, Piovene Rocchette, metti la freccia a destra. L'orizzonte cambia d'embrée, in lontananza ci sono Bassano e poi ancora lo scollinamento nella Marca, al momento fino a Montebelluna. Trentasei comuni attraversati, due province e, da fine maggio, 65 chilometri su 94 percorribili. Di viabilità complementare, per altro, si contano 68 km e 14 saranno i caselli.

L'impronta verde della Superstrada

L'impressione è di passare dal trotto sulla Valdastico a galoppare sulla colorata superstrada hi tech. L'asfalto drenante lo si vede a occhio nudo, l'aquaplaning non è contemplato e l'acqua dall'asfalto viene depurata e reimpressa sul territorio. Dolci saliscendi in trincea, manufatti in acciaio corten e caselli in pietra viva che non stonerebbero in una rivista di design, pendii attrezzati nonché fioriti e 170 mila essenze piantumate a boschetti e filari. Sembra uno spot pubblicitario del Green Deal e c'è pure l'accordo con gli apicoltori per farne una sorta di oasi per le api. In buona sostanza, solcare la Spv è un'esperienza, anche perché fuori dal finestrino danzano le colline pedemontane.

Il meccanismo

Certo, stacchi il biglietto a Brenganze, arrivi a Montebelluna e se sei in auto sono 7,80 euro. «Tanti, troppi» tuonano i critici. Una voce che riecheggia i detrattori dei pedaggi salati sul Passante di Mestre. Due opere, va detto per completezza di informazione, che con i pedaggi stanno «pagando loro stesse» a differenza delle «altre» autostrade, quelle i cui costi (statali) sono stati ammortizzati da svariate decadi, autostrade come galline dalle uova d'oro. I pedaggi di Passante e Spv, invece, servono a pagare i costruttori attraverso bond milionari avallati dalla finanza europea. Mutui monstre anche per la scelta, meno impattante ma più costosa, di un tracciato in trincea come per la Spv. L'opera costa 2 miliardi e 258 milioni. Meno, ricordano gli studi di Confartigianato, della Pedemontana lombarda. Nata come project financing classico con i pedaggi dovuti al concessionario-costruttore, la Spv a trincee già scavate ma senza un closing finanziario, 8 anni fa rischiava di rimanere una ferita sul territorio con «danni collaterali» per cin-

quemila famiglie già espropriate ma non ancora liquidate. Il meccanismo è stato così ribaltato e ora i pedaggi finiscono dritti nelle casse della Regione che per la durata della concessione, 39 anni, versa a Sis che la sta costruendo, un canone di disponibilità. 158 milioni annui che include, specificano in Regione, tutte le manutenzioni. Per dire, in 39 anni, il manto d'asfalto drenante andrà senz'altro rifatto più volte. In prima linea contro l'opera, c'è il Covepa, il coordinamento veneto Pedemontana, che tuona: «La superstrada ci costa 1,6 milioni di euro a km ogni anno». Il calcolo porta ai 158 milioni all'anno. La tesi dei contrari, in prima linea il M5s, si basa sul fatto che sia stato un azzardo. «Basandoci sulla Corte dei Conti - ragiona Federico D'Inca, ministro pentastellato per i Rapporti con il Parlamento - ribadiamo la domanda: ci sarà un flusso di traffico sufficiente per pagare 12 miliardi e 100 milioni nell'arco di 39 anni? In più in questo project ora il rischio d'impresa grava sulla Regione. Perché non riprendere in mano il terzo atto convenzionale? Ora, vedremo i numeri a opera chiusa ma ragioniamoci» La Regione risponde, invariabilmente, che per cambiare un contratto bisogna essere in due e che già la soluzione finanziaria del 2013 prevedeva l'intervento del pubblico per ripianare i mancati introiti del concessionario. Va detto che oggi il tribolato iter della Spv non si verificherebbe perché il nuovo codice degli appalti vieta di partire coi cantieri senza il closing. Fra le denunce più frequenti, quelle sui rifiuti spuntati lungo il tracciato. Per la precisione, scavando la trincea della superstrada, sono stati rinvenute in una sessantina di siti, 158.000 tonnellate di rifiuti abbandonati e sepolti con tutta probabilità fra gli anni '60 e '70. Tutte bonifiche a carico del concessionario.

Abbonamenti per abbassare i pedaggi

«Abbiamo dato un incarico per approfondire il tema di possibili agevolazioni di scontistica per pendolari, mezzi pesanti ecc - anticipa l'ingegnere che ha rimesso in carreggiata l'Spv, Elisabetta Pellegrini nota per condurre le operazioni con pugno di ferro in guanto di velluto - L'obiettivo è verificare che questa forma di abbonamento attragga nuovi flussi assicurando, così, una maggior entrata in modo da poter ridurre i singoli pe-

daggi. La cosa eccezionale che abbiamo è la leva tariffaria non più in mano al concessionario bensì alla Regione. In base all'andamento delle entrate si potranno modulare i pedaggi. Che io abbia 100 passaggi a 10 euro o 200 a 5, non cambia se copro il canone da corrispondere al concessionario». Non saranno possibili le esenzioni per i residenti ipotizzate nei primi atti convenzionali fino al 2013 (che andavano però a braccetto con pedaggi più alti degli attuali) ma si valuta la scontistica. Del resto, lo stesso Zaia ha ipotizzato che con una buona crescita dei flussi, in futuro i pedaggi potranno essere ritoccati all'ingù. L'orizzonte più roseo, e qui torna l'analogia col Passante che già funziona così essendo 100% pubblico, potrebbe essere un tesoretto da accantonare e riutilizzare sulla viabilità regionale. Il presidente Zaia ama definire la Pedemontana «ex cadavere eccellente» ereditato dal suo predecessore Galan. Ora va fiero dell'upgrade, parole sue, ad «autostrada di ultima generazione, la più bella d'Europa» e aggiunge che «ci saranno satelliti a vigilare dall'alto sull'intero tracciato».

Crescono i flussi

L'opera è finita per due terzi già con l'apertura, il 28 maggio scorso, del tratto fra Bassano Ovest e Montebelluna i numeri si sono impennati. I transiti sono passati da 5.634 del primo maggio agli 11.696 del 27 maggio per schizzare su, con la nuova apertura, a 17.628. Una cifra che si sta mantenendo stabile, l'8 giugno, ad esempio, si sono contati 16.951. La soglia di sostenibilità finanziaria prevede, a opera ultimata, la cifra di 27 mila come traffico giornaliero medio.

Il test sui costi

Ma la Spv oggi è davvero così cara? Facciamo un test sui tratti già aperti. Se da Brenganze si va a Montebelluna, con la Spv si spendono 7,80 euro mettendoci 23 minuti per 50 km. Se, invece, si scende la Valdastico, si incrocia l'A4, si passa da Padova, Venezia e poi su, fino a Treviso Nord i km sono 100, i minuti 52 e il costo 8,70. La terza via è il dedalo di strade provinciali punteggiate da centri abitati e semafori, un incubo. Non a caso il coro delle associazioni di categoria è entusiasta. Gli artigiani, gente pratica, ricorda che dimezzare i chilometri percorsi dal furgoncino di turno dimezza anche le spese di manutenzione e i tempi

degli spostamenti, insomma, un guadagno secco. Nel raggio di 10 minuti dai caselli della Pedemontana vivono più di 330 mila persone, e le 35 mila imprese

che vi hanno sede impiegano oltre 154 mila addetti, di cui 69 mila (il 44%) nel settore manifatturiero ricordano gli artigiani.

Il cronoprogramma

Ma veniamo ai cantieri ancora aperti. A maggio è stato completato lo scavo della galleria nord di Malo da Vallugana in direzione Treviso. Si è passati ai 550 metri da fare su un lato e ai 900 nella zona di Castelvignone. La galleria «maledetta» sequestrata a lungo dopo un incidente mortale in cantiere ma anche per le indagini avviate sulla conformità dei materiali utilizzati. Resta ora da ultimare lo scavo dalla parte di Castelvignone, versante più difficile a causa della sua composizione meno stabile tanto che si procede con circa 60-80 centimetri al giorno, contro i 4-5 metri possibili sul lavoro già eseguito in roccia. Ciò che corre, invece, è la richiesta recentemente formalizzata della Regione al Mims (ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili) per la riqualificazione da superstrada ad autostrada aumentando il limite di velocità da 110 a 130 km orari. La tabella di marcia per i prossimi 18 mesi è serrata: a novembre di quest'anno sarà aperto al traffico il tracciato fra Montebelluna e Castelvignone (ad esclusione dell'aggancio alla A4 di cui parleremo più avanti) ma anche quello fra Montebelluna e Villorba, a nord del capoluogo della Marca. A giugno del prossimo anno, da Villorba si completerà l'arco che porta all'A27 mentre per settembre del 2022 si chiuderà il delicato cantiere della galleria. L'ultimo tassello, sfasato di alcuni mesi, per chiudere l'anello Pedemontana è a Ovest dove A4 Holding sta lavorando al gigantesco cantiere di intersezione Alta Velocità-A4-Pedemontana a Montebelluna. L'ad di A4, Bruno Chiari, ha spiegato che la chiusura dei lavori è prevista a giugno 2023 ma che ci sono margini per accelerare sui collegamenti alla rete autostradale. Differenza fra traffico locale e internazionale.

• RIPRODUZIONE RISERVATA

Hanno detto



Elisabetta Pellegrini
Abbiamo dato un incarico di studiare sconti ai pendolari e sostenibilità degli abbonamenti

La scheda

● Trentasei comuni attraversati, due province e, da fine maggio, 65 chilometri aperti su 94 percorribili. Di viabilità complementare, per altro, si contano 68 km e 14 saranno i caselli.



Federico D'Inca
Ci sarà un flusso di traffico sufficiente per pagare 12 miliardi e 100 milioni in 39 anni?

● L'opera costa 2 miliardi e 258 milioni. Nata come project financing classico con i pedaggi dovuti al costruttore, la Spv ha ribaltato il meccanismo e ora i pedaggi finiscono nelle casse della Regione che si accolla il rischio d'impresa e per 39 anni, verserà a Sis che la sta costruendo, un canone di 158 milioni

● La tabella di marcia per i prossimi 18 mesi è serrata: a novembre di quest'anno sarà aperto al traffico il tracciato fra Montebelluna e Castelvignone o ma anche quello fra Montebelluna e Villorba

