

LA RIVOLUZIONE NELLA VIABILITÀ

Il traffico lungo la A27 prevede il collegamento anche con Jesolana Casales e Almagna. Attualmente l'autostrada è sottoutilizzata con 15-20 mila veicoli al giorno contro una portata ottimale di 60 mila.



SERVONO DA 50 A 70 MILIONI A caccia di soldi da Di Pietro

TREVISO. Il costo stimato per ciascuno degli 11 nuovi accessi dell'A27 viaggia sui 5-6 milioni di euro. La prima tranche dei lavori (i primi 5 accessi) si aggira sui 25-30 milioni di euro, la seconda (gli altri 6 accessi) sui 35-40 milioni. Le cifre non sono ancora precise - così come i tempi - perché bisogna mettere in conto anche i costi aggiuntivi di ricalibrazione e di riordino della viabilità ordinaria. La speranza della Margherita è che il ministro di Pietro diritti sull'operazione almeno 50 dei 150 milioni di euro messi a bilancio per i prossimi tre anni per le nuove infrastrutture in Veneto. E infatti la senatrice Simonetta Rubinato giovedì ha spedito lo studio di fattibilità al sottosegretario della presidenza del Consiglio Enrico Letta, al ministro dell'Economia Paolo Schimmi e appunto al ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro. I soldi dovrebbero saltare fuori, dice la Margherita, dato che la linea del governo Prodi è quella di sfruttare al meglio le infrastrutture già esistenti, potenziandole, piuttosto che mettere mano a nuove opere. Ma resta sempre aperta la possibilità che anche i gestori dell'A27 facciano la loro parte, proprio per questo Di Pietro dovrebbe organizzare a breve un tavolo di confronto. Anche perché, oltre all'incasso garantito dalla lunga percorrenza, la dismissione dei caselli tunnel significherebbe per l'Autostrade un risparmio di circa 500 mila euro l'anno, per casello. Se però non salteranno fuori né i finanziamenti statali né quelli dei gestori, con un aumento di 0,1 euro per pedaggio, in 15 anni, i lavori saranno comunque pagati. Ma questa è l'ipotesi meno gettonata. (a.z.)

Studio di fattibilità della Margherita per calamitare il traffico nel tratto fra le barriere di Mogliano e Belluno. Paga solo chi va da casello a casello

Undici accessi per una A27 libera

Il progetto: autostrada gratis per alleggerire Pontebba e arterie locali

di Alessandro Zago

TREVISO. Costruire undici nuovi accessi all'A27, per calamitare nell'autostrada che va da Mogliano a Belluno la mole di traffico che oggi paralizza le arterie locali, prima fra tutte la Pontebbana. Nuovi accessi che, nei tratti delimitati dalle barriere di Mogliano e di Belluno - e in futuro, dalla terza sul Piave - permetteranno la circolazione gratuita. Il pedaggio dell'A27

verrà infatti pagato solo da chi attraverserà le barriere, non da chi si muoverà al loro interno. Il progetto di fattibilità «A27 autostrada aperta» è stato presentato ieri dalla commissione provinciale Viabilità della Margherita, che ha scomodato tre ministri per ottenere, in tempi rapidi, il via libera. E i finanziamenti: l'operazione costa dai 50 ai 70 milioni di euro.

Non è una vera e propria liberalizzazione dell'A27, quanto piuttosto un utilizzo «libero» dell'arteria: ci sarà sia traffico pagante che libero, ma i caselli verranno ridotti a 2-3. Il progetto della Margherita - illustrato ieri dall'ingegner Giacinto Borsari, dal segretario regionale Diego Bottacin e dalla senatrice Simonetta Rubinato - prevede la costruzione di 11 nuovi accessi, semplici rotonde con rampe di entrata e uscita, tra le attuali barriere di Belluno e di Mogliano. La terza barriera, prevista a Santa Maria del Piave, è già in fase di progettazione e costa 17 milioni. Altre non ne serviranno.

Un progetto da portare avanti in due tempi. La prima tranche prevede la costruzione di cinque nuovi innesti tra A27 e Jesolana, Postumina, la Postuma Romana, provinciale 94 Sinistra Piave, Almagna. La seconda prevede altri sei innesti tra A27 e Casalese, provinciale di Mignaglia, provinciale di Breda, la 57 Destra Piave, la Ramoncello e la statale Pontebbana a Gal. Una volta costruiti gli 11 innesti, il sistema di pagamento sarà a tariffa fissa. La riscossione del pedaggio avverrà solo alle barriere. Chi viaggerà lungo l'A27 entrano e uscen-



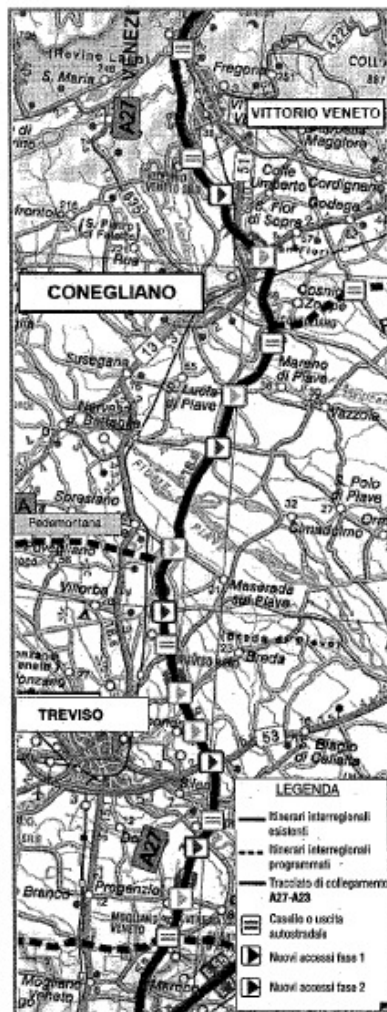
Simonetta Rubinato



Diego Bottacin

do dai nuovi accessi senza però attraversare le barriere, non pagherà nulla. Le possibilità sono molte, basta vedere la mappa a fianco. L'obiettivo della Margherita è quello di drenare verso l'autostrada parte del traffico che oggi congestiona le direttrici Nord-Sud parallele all'A27, in testa Pontebbana e Terraglio. Oggi la situazione è paradossale: statali e provinciali esplodono, e quindi pare i centri abitati che attraversano, mentre l'A27 è utilizzata solo da 15-20 mila veicoli al giorno contro una portata ottimale di 60 mila vetture al giorno. L'interrogativo più pesante: come sostenere i costi? Di fatto, il progetto della Margherita non andrebbe a scardinare il meccanismo dell'attuale gestore, Autostrade di Benetton: applicando tariffe fisse di 1,2 euro alla barriera di Mogliano, 1,7 euro a quella

di Belluno e 1,9 euro alla barriera di Belluno (oppure 2,2 euro a Mogliano e 2,7 euro a Belluno nel caso non venisse più fatta la barriera del Piave), l'incasso sarebbe comunque garantito: la lunga percorrenza a fine anno darebbero infatti - lo sostiene sempre la Margherita - un introito complessivo di 43,8 milioni di euro, ossia pari a quello attuale. E ipotizzando un incremento del 6% delle tariffe di transito, in cassa andrebbero altri 4 milioni di euro l'anno, che verrebbero impiegati per ammortizzare i costi di costruzione degli 11 innesti. Ecco un esempio dei costi per le future lunghe percorrenze: entro alla barriera di Mogliano è pago 1,2 euro, ticket valido fino alla barriera del Piave. Se attraverso anche la barriera del Piave pago ancora, ticket da 1,7 euro, tariffa valida però fino alla uscita intermedia, se infatti proseguo ancora ed esco a Belluno, pago il terzo ticket, da 1,90 euro. E viceversa. «A noi interessa che il traffico interno alle barriere, quello locale, sia gratuito - dice Bottacin - sarà inoltre possibile prevedere sistemi antelazione delle barriere, come il divieto di transito per i centri agli automezzi.



La simulazione

Solo 3 barriere e collegamenti con la Postumina

TREVISO. Ecco qui a fianco la simulazione della nuova A27. Il progetto prevede lungo l'arteria 11 nuovi accessi all'autostrada solo tre barriere: quella di Mogliano, quella del Piave e quella di Belluno (indicata con * = *). Gli 11 innesti (segnalati con un triangolo): l'A27 si collegherà con la Jesolana (è la Treviso-Casale-Casale), con la Postumina (è la Treviso-San Biagio-Ponte di Piave), la Postumina Romana (Postuma-statale 13-Villorba), la Sinistra Piave (statale 13, Ponte della Prata-San Polo-Oleggio. Qui sorge il casello sul Piave), l'Almagna (presso l'area industriale di San Giacomo, accesso di Scomign), la Casalese (statale 13-Pregranzi-Casale), la provinciale 60 di Mignaglia (Treviso-Carbonara), la provinciale 69 di Breda (la Treviso-Bisan), la 57 Destra Piave (è la Nervese-statale 13-Spreaio-Masserada), la provinciale 45 Ramoncello (La Santa Lucia-Mareno-Vazzola) e la Pontebbana a Gal di S. Fior. Sulla cartina compaiono anche altri 2 accessi supplementari, a Revina e ancora di innesto allo statale 51, ma non sono vitali.

LE polemiche

«Niente più Terraglio Est»

Bottacin: non servirà. Muraro: un esproprio proletario

TREVISO. «L'apertura dell'A27 stravolgerà positivamente il sistema viario locale che la costeggia. Diventeranno di conseguenza meno prioritari i progetti di tangenziali previsti in molti Comuni, opere come il Terraglio Est e la Tangenziale Sud di Conegliano. Per non parlare della Pontebbana che vagheggiata dalla Provincia di Treviso...»
La Margherita, a quanto pare, boccia la grande viabilità targata Lega Nord. «Con l'apertura dell'A27 - insiste

Diego Bottacin - almeno 30 mila veicoli al giorno passeranno dalla viabilità locale all'autostrada. Dobbiamo pensare a un quadro viario futuro in cui l'A27 interagirà con l'A28 e la Pedemontana veneta. Via quindi alla liberalizzazione parziale dell'A27, più o meno quello che tempo fa proponeva anche la Lega. Eppure il presidente della Provincia di Treviso, il leghista Leonardo Muraro, non la pensa allo stesso modo. E stronca il progetto della Margherita

trevigiana: «Liberalizzazione dell'A27? Il progetto della Margherita lo chiamerei piuttosto un esproprio proletario, come ai tempi di Bepi del giosso, ossia di Sinin. Comunque si accomodino pure: voglio proprio vedere dove troveranno i soldi e quanto tempo ci metteranno a fare gli 11 accessi, se mai li faranno. E voglio proprio vedere come reagiranno i gestori. Insisto: progetti come il Terraglio Est sono purtroppo necessari. E poi vorrei ricordare a Diego Bot-

Acido alle tangenziali studiate dai Comuni
Le stime: si sposteranno 230 mila veicoli al giorno
tacin che non ho in animo di costruire alcuna Pontebbana bis: il nostro obiettivo è solo quello di modificare l'asse della statale per bypassare i centri abitati: tutelare dal traffico ad esempio il centro di Villorba o quello di Susegana, per renderli più vivibili rispetto ad oggi, facendo fare una curva alla Pontebbana perché il aggirare, non significa certo costruire una Pontebbana bis. Non buttiamo soldi dalla finestra, ma li ottimizziamo». (a.z.)