

SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA

VALUTAZIONE DI EFFETTI, ESTERNALITÀ ED IMPATTI



UNIONCAMERE
VENETO

Dicembre 2023

ABSTRACT



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2021-2022



L'asse stradale della SPV si sviluppa per complessivi 162 km di cui 94 di viabilità principale e 68 di viabilità secondaria ed interessa un ampio bacino territoriale di 114 Comuni, 37 dei quali sono direttamente interessati dal tracciato, 23 nella Provincia di Vicenza e 14 nella Provincia di Treviso.



Fonte: Superstrada Pedemontana Veneta SpA

L'analisi degli effetti ed impatti della SPV è stata realizzata con l'obiettivo di comprendere il valore economico, sociale ed ambientale delle esternalità generate dalla SPV sui principali stakeholder - utenti di veicoli leggeri e pesanti, residenti - e loro qualità di vita e dei trasporti.

In riferimento alla qualità dei trasporti, sono stati stimati i seguenti **cambiamenti rispetto all'uso delle strade secondarie preesistenti** nelle aree interessate: i tempi di percorrenza ed il valore del tempo perso o risparmiato; il livello di sicurezza stradale e di congestione del traffico, incluso il traffico di attraversamento presso i centri abitati; la raggiungibilità dei luoghi pedemontani; le emissioni generate; il potenziale di attrattività dell'area pedemontana.

A livello metodologico, la valutazione ha tenuto conto delle principali tecniche di analisi e di calcolo: Analisi di Impatto della Regolamentazione (RIA), Analisi Costi-Benefici (ACB) e Social Return of Investment (S-ROI). La raccolta dati è stata realizzata sia attraverso una selezione di fonti ufficiali e autorevoli, a partire dalla valutazione di impatto ambientale del progetto preliminare del 2005, sia con il coinvolgimento diretto degli stakeholder, attraverso questionari e interviste per la comprensione diretta di interessi ed aspettative dei soggetti interessati.

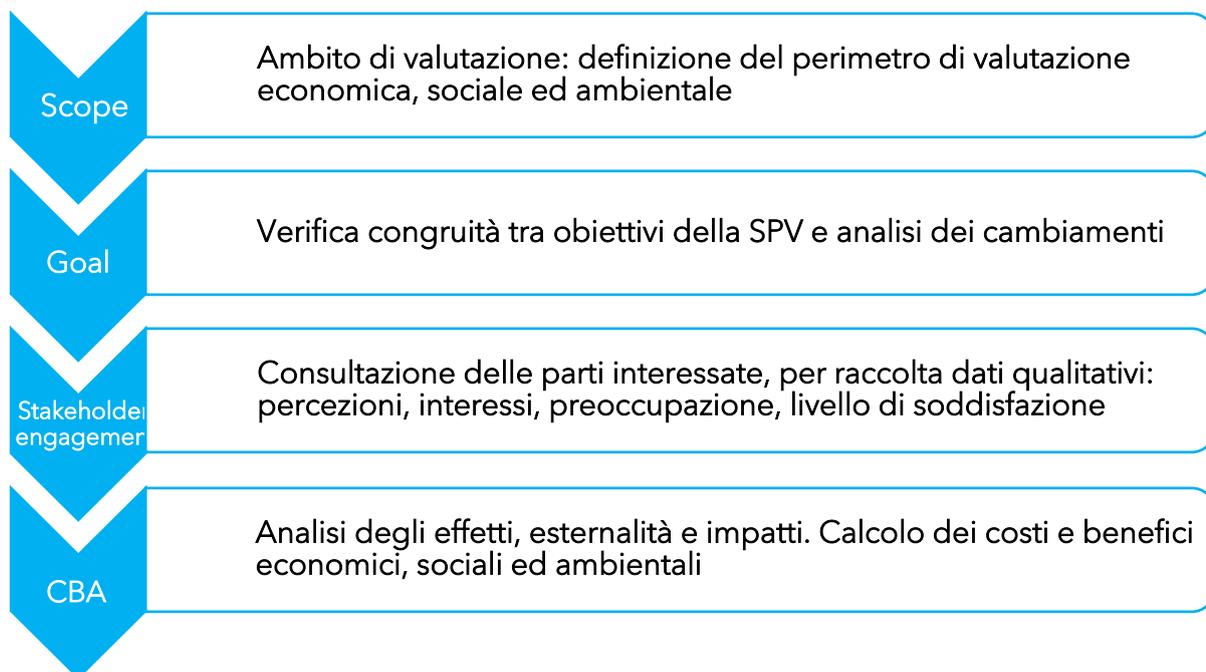
In relazione al numero di utenze annuali e ai relativi introiti generati dai pedaggi, gli impatti e le stime sono stati realizzati tra l'estate e l'autunno 2023, quando la SPV era già in funzionamento ma ancora priva dell'importante connessione a ovest con la autostrada A4.

I **principali impatti** della SPV individuati e stimati sono:

- una riduzione dei tempi di spostamento di circa 20 minuti su percorsi maggiori di 50 km nell'area pedemontana (la riduzione dei tempi di spostamento è considerata vantaggiosa dagli utenti/beneficiari dell'opera, sebbene non su tutti i tragitti, ma principalmente in relazione a tragitti maggiori di circa 50 km, laddove i benefici della SPV si palesano in modo maggiore e vengono quindi percepiti come idonei a compensare il costo aggiuntivo dei pedaggi);

- un aumento della sicurezza stradale con relativa riduzione dell'incidentalità, proporzionale all'uso della SPV in sostituzione di strade secondarie a una corsia per senso di marcia senza spartitraffico (considerando che la SPV va equiparata a una autostrada);
- una diminuzione dello stress da traffico dovuto a minori ritardi, ingorghi e condizioni di guida meno sicure;
- un aumento degli accessi stradali alle aree pedemontane, grazie a una maggiore connessione verso e da aree extra-urbane e paesi;
- un potenziale per una maggiore salvaguardia dei centri abitati dal traffico stradale e dall'inquinamento acustico;
- una diminuzione delle emissioni di gas a effetto serra proporzionale all'uso della SPV.

SCHEMA METODOLOGICO per la VALUTAZIONE della SPV



Fonte: elaborazione Sigma nl

Tra gli altri elementi considerati è stata valorizzata anche la **disponibilità a pagare (WTP - willing to pay)** da parte dei principali clienti della SPV, vale a dire gli utenti abituali, residenti in aree pedemontane o limitrofe, che usano il veicolo privato - con un ritorno in termini di tempo di percorrenza e livello di sicurezza e comfort del viaggio - e per tutte le micro e piccole imprese locali che devono ponderare i costi del trasporto minimizzando i costi.

Il costo del pedaggio appare ad oggi più alto della effettiva disponibilità a pagare stimata degli utenti privati e commerciali.

In riferimento all'**impatto ambientale** in fase operativa, i risultati delle variabili analizzate mostrano che l'uso della SPV in sostituzione delle strade secondarie porta una riduzione delle emissioni dei veicoli, in termini di:

- emissioni di CO₂ equivalente;
- inquinamento dei centri abitati;
- riduzione del rumore;
- bonifica dei terreni.



La nuova infrastruttura rappresenta un'opera all'avanguardia con un elevato valore in termini di **inserimento paesaggistico**. L'attenzione e la sensibilità ambientale riposta nella realizzazione della Pedemontana Veneta, si concretizza anche attraverso opere di mitigazione paesaggistica, attraverso mitigazioni a verde (lineari, areali, passaggi faunistici).

Il progetto di mitigazione del rumore ha favorito gli interventi sulla sorgente rumorosa mediante l'utilizzo di pavimentazioni fonoassorbenti e lungo la via di propagazione con barriere fonoassorbenti la cui scelta è avvenuta in funzione delle esigenze di inserimento paesaggistico.

La SPV è un'infrastruttura moderna, dotata di impianti del tipo "StormFilter" per il trattamento e la filtrazione delle acque piovane, contenenti sostanze inquinanti di natura organica e inorganica. Tenendo conto del fatto che è autorizzato anche il trasporto delle merci pericolose, è stato realizzato un sistema di drenaggio con canalina asolata, per la raccolta dei liquidi sversati accidentalmente nella galleria.

La valutazione di effetti ed impatti economici, sociali e ambientali della SPV, realizzata per un periodo di esercizio di **25 anni e con WACC pari al 7%** (considerando il "valore tendenziale" dell'inflazione), restituisce i seguenti valori:

- **Benefici attualizzati** pari a **5,8 miliardi di euro**;
- **Costi totali** pari a **4,2 miliardi di euro**;
- **Social-ROI ratio** pari a **1,4**.

Risulta pertanto una creazione di valore (SROI >1) poiché, considerato il valore economico ed il valore monetario equivalente dei benefici sociali e ambientali del progetto, **per ogni milione di euro investito si ottiene un ritorno economico, sociale ed ambientale corrispondente pari a 1,4 milioni**.

In conclusione, considerate le variabili sociali - quali i tempi di percorrenza, la sicurezza, il senso di benessere legato a una riduzione dello stress da guida nel traffico - è stato valutato un **impatto positivo della SPV**.

Tale valutazione risulta anche da ascrivere all'aumento tendenziale delle utenze già in atto, verificato anche da inchieste effettuate presso le imprese locali, a sua volta derivante da un miglioramento della percezione delle persone in relazione ai benefici della SPV.

Si evidenzia altresì l'importanza di considerare - anche nella fase anteriore all'inizio della progettazione di grandi opere - una maggiore concertazione e comunicazione con il territorio e il **sistema camerale** al fine di **identificare, comprendere e analizzare i bisogni dei principali beneficiari e stakeholder**, quali utenti potenziali.