



IL NODO AUTOSTRADE

Il traffico pesante sulla rete di Autovie Venete*, 2019-2020 e previsioni fino al 2026 (milioni di km percorsi)

SCENARI CON TRAFFICO VEICOLI PESANTI (le cifre indicano i milioni di km percorsi)

	2019	2020	2021	2022	2026	VARIAZIONE % 2020-2021	VARIAZIONE % 2021-2022	VARIAZIONE % 2022-2026
BASSA CRESCITA	816	705	811	828	847	15,0	2,1	2,3
ALTA CRESCITA	816	705	819	853	893	16,2	4,2	4,7



IL TRAFFICO SULLE AUTOSTRADE DEL NORD-EST, 2014-2020 (MILIONI DI KM PERCORSI)

AUTOSTRADA	TRATTA	TOTALE VEICOLI					SOLO "VEICOLI PESANTI"				
		2014	2019	2020	VARIAZIONE % 2014-2019	VARIAZIONE % 2019-2020	2014	2019	2020	VARIAZIONE % 2014-2019	VARIAZIONE % 2019-2020
A4	Brescia-Padova	4.655	5.114	3.651	9,9	-28,6	1.259	1.447	1.271	15,0	-12,2
A22	Modena-Brennero	4.467	5.079	3.620	13,7	-28,7	1.236	1.517	1.303	22,7	-14,1
A4	Venezia-Trieste*	2.458	2.579	1.822	4,9	-29,4	715	816	705	14,1	-13,6
A13	Bologna-Padova	1.928	2.078	1.489	7,8	-28,4	487	553	478	13,6	-13,5
A4	Padova-Venezia*	1.672	1.827	1.343	9,3	-26,5	411	479	419	16,7	-12,6
A27	Venezia-Belluno	672	793	600	18,0	-24,4	113	134	117	17,7	-12,1
A31	Rovigo-P.Rocch.	318	535	440	68,1	-17,8	68	122	115	78,8	-5,9
A23	Udine-Treviso	541	596	399	10,2	-33,0	163	195	170	19,9	-12,5
TOTALE		16.712	18.604	13.372	11,3	-28,1	4.451	5.263	4.580	18,2	-13,0

Fonte: elaborazioni Fondazione Think Tank Nord Est su dati AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori.

Note: * Compresa A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A34 Villesse-Gorizia e A57 Tangenziale di Mestre (tratta Terraglio-Venezia Est).

** Compreso Passante di Mestre, A57 Tangenziale di Mestre (tratta Venezia Ovest-Terraglio) e Raccordo Marco Polo.

Il traffico complessivo include anche quello lungo la SPV - Superstrada Pedemontana Veneta.

Per "veicoli pesanti" si intendono sia gli autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, superiore a 1,30 metri, sia tutti gli autoveicoli a tre o più assi.

A4 Venezia-Trieste il traffico dei Tir oltre il pre Covid «Rischio collasso»

Nel 2021 crescita vicina al 16%, nel 2022 sarà nuovo record
La **Fondazione Think Tank**: completare subito la terza corsia

Eugenio Pendolini / VENEZIA

La A4 tra Venezia e Trieste torna a macinare traffico come, se non più, del periodo precedente alla pandemia. Prova ne sono, purtroppo, gli incidenti costanti degli ultimi mesi che hanno provocato morti e paralisi dei mezzi pesanti, soprattutto nell'imbuto rappresentato dal tratto tra San Donà di Piave e Portogruaro. Ventisette chilometri

dove mancano ancora 400 milioni di euro per realizzare la terza corsia, con i lavori programmati a partire dal 2023 e fino al 2026.

Ma ora a spaventare sono soprattutto le previsioni del prossimo anno: la ripresa economica, insieme a una situazione sanitaria sotto controllo, porterà il traffico pesante a raggiungere livelli record mai toccati finora. Già ma a che prezzo? La **Fondazione**

Think Tank Nord Est ha elaborato alcune previsioni sui volumi di traffico pesante attesi lungo le tratte di competenza di Autovie Venete, in primis la Venezia-Trieste. Partendo dalle previsioni sul Pil realizzate dal Fondo Monetario Internazionale, sono due gli scenari possibili all'orizzonte. Entrambi si muovono dalla considerazione che l'andamento economico si riflette direttamente sul livello

del traffico. Il primo prevede una crescita nel complesso contenuta dei mezzi pesanti. Una seconda ipotesi prevede, invece, che i transiti dei tir crescano ad un ritmo più sostenuto, in linea con le previsioni di crescita del Pil. E gli effetti si vedono già a partire da quest'anno.

Secondo le stime elaborate, nel 2021 il traffico dei mezzi pesanti sulla rete di Autovie Venete potrebbe già superare il livello del 2019 oppure registrare un dato di poco inferiore, con una crescita rispetto al 2020 compresa tra il 15% e il 16,2%. Sta di fatto che in entrambi gli scenari, invece, nel 2022 si registrerebbe il nuovo record assoluto del traffico pesante, con percorrenze comprese tra 828 e 853 milioni di km. L'ipotesi di bassa crescita considera poi un aumento dei mezzi pesanti del 2,3% tra 2022 e 2026, mentre quella di alta crescita stima un incremento del 4,7%.

Dal 2014 i transiti sono aumentati senza sosta, fino a raggiungere nel 2019 il nuovo massimo. La A4 Venezia-Trieste ha registrato un calo complessivo del -29,4% solo nel 2020. Il traffico pesante, invece, aveva limitato



ANTONIO FERRARELLI
PRESIDENTE DELLA FONDAZIONE
THINK TANK NORD-EST

«In Lombardia si lavora già per la quinta corsia. Bisogna anticipare i lavori sul tratto S. Donà - Portogruaro

la flessione nel 2020 a un -13,6%. Scoppio della pandemia prima e lockdown poi, infatti, avevano fatto di colpo precipitare le percorrenze autostradali del Nordest ai numeri di fine anni '90, con un calo complessivo di oltre il

28%. A differenza di un anno fa, tuttavia, di chiusure (totali o parziali) delle attività non si parla più. Così come la graduale ripresa del lavoro in presenza sta portando anche il traffico automobilistico ai livelli pre-pandemia. Ecco quindi che gli unici ostacoli all'aumento del traffico sembrano oggi determinati dalla continua ascesa del prezzo dei carburanti e dalle ripetute congestioni stradali. «Il traffico sulla Venezia-Trieste è di nuovo molto intenso: se consideriamo i mezzi pesanti si è ormai già tornati ai livelli del 2019 - spiega Antonio Ferrarelli, presidente della **Fondazione Think Tank Nord Est** - e purtroppo questo ha contribuito al verificarsi di gravi incidenti, soprattutto tra San Donà di Piave e Portogruaro, dove manca ancora la terza corsia. Nei prossimi mesi, con la ripresa, i flussi lungo l'autostrada sono destinati ad aumentare, creando il rischio di un ulteriore tributo di morti e feriti, ma anche di disagi sulla viabilità. Se in Lombardia, in alcune tratte, si lavora già per la quinta corsia, per la Venezia-Trieste si deve anticipare il completamento della terza». —