

L'incidente sulla A4

«Cantieri segnalati e controlli» Paniz assolve ancora Autovie

Il presidente ribadisce che distrazioni e velocità sono le cause principali dei sinistri



L'INTERVISTA

Carlo Mion / PORTOGRUARO

In molti sostengono che Autovie Venete pensi soprattutto al profitto e non alla sicurezza degli utenti che quotidianamente percorrono i tratti autostradali che ha in gestione a Nordest. Un'accusa che aleggia ogni qual volta capita un incidente mortale nel tratto maledetto, che va da San Donà e Portogruaro, fino a Latisana, e viceversa. Un'altra accusa, nemmeno tanto velata, riguarda il fatto che da più parti si sottolinei come il presidente di Autovie Venete, l'avvocato Maurizio Paniz, indichi soltanto nelle distrazioni, di camionisti e automobilisti, la causa principale degli incidenti, in gran parte mortali. Questo, sempre secondo le accuse, senza ricordare i lavori per la realizzazione della terza corsia.

Si calcola un incidente mortale ogni 1,5 chilometri.

«La prima cosa a cui pensiamo ogni giorno è la sicurezza degli utenti che utilizzano il tratto autostradale di nostra competenza. Questo è il principale fine del nostro impegno», spiega l'avvocato Paniz, che certo non è uno che le manda a dire.

Presidente Paniz, lei sostiene che la causa principale degli incidenti è dovuta soprattutto alle distrazioni. Ma è mai possi-



MAURIZIO PANIZ
PRESIDENTE
DI AUTOVIE VENETE

«Le mie parole sono figlie delle relazioni: ci sono camionisti che guardano la tv e automobilisti che usano il cellulare»

bile che dipenda solo da questo aspetto?

«Non è una mia opinione. A dirlo sono le relazioni relative agli incidenti e le immagini delle telecamere di sicurezza poste lungo il tragitto. Ci sono camionisti che guardano la partita alla tv, automobilisti che telefonano o stanno inviando un messaggio con il telefonino. A questo va aggiunta la velocità. Per fare degli esempi, ricordo l'incidente con le povere sette vittime e l'ultimo mortale di martedì scorso con l'automobile che si infilò sotto il camion carico di legname. I video mostrano come i due veicoli che tamponano il mezzo che li precede non rallentano minimamente, nonostante i camion procedano meno veloci. O in entrambi i casi i due conducenti sono rimasti vittime di un malore, oppure non si sono accorti che il veico-

li che li precedevano stavano rallentando».

Secondo lei sono sufficienti i controlli della Polizia stradale in questo tratto maledetto?

«Le pattuglie sono sufficienti, come i controlli. A questi vanno aggiunti due autovelox e le telecamere. I cantieri, inoltre, sono segnalati in maniera corretta».

Sta di fatto che gli incidenti sono tanti. E soprattutto mortali. Non ci sono altre spiegazioni?

«Il numero degli incidenti è in linea con quelli del resto dell'autostrada A4, da Mestre a Milano. A differenza di quella carreggiata, da noi ci sono tratti dove i veicoli possono essere lanciati a velocità sostenute. Poi basta un rallentamento da traffico e succede l'irreparabile».

La A4 Venezia-Trieste è una tra le infrastrutture più trafficate del Paese: secondo uno studio della **Fondazione Think Tank Nord Est**, già nel corso del 2021 il traffico pesante sulla Venezia-Trieste aveva superato le percorrenze pre pandemia (in totale 832 milioni di chilometri, più 2 per cento rispetto al 2019) e nel 2022 ha continuato a crescere, nonostante il caro-energia e la guerra in Ucraina.

È indubbio che la notevole mole di traffico pesante sia una variabile fondamentale per quanto concerne gli incidenti. Molti propongono di

deviare i veicoli pesanti lungo l'A27 e l'A28. Servirebbe ad alleggerire la pressione sul tratto maledetto?

«Fino a quando non sarà ultimata la Pedemontana, questo sarebbe un bypass irrealizzabile, che non risolverebbe i problemi da una parte e li complicherebbe da un'altra».

C'è pure chi chiede di chiudere questo tratto di autostrada, fino alla fine dei lavori per la terza corsia. Ha un senso o è una provocazione?

«Basta rivolgersi al ministero delle Infrastrutture per sapere cosa ne pensa. Sarebbe una follia per un territorio che non ha infrastrutture stradali che possano assorbire una mole di traffico quotidiano come quello che transita sull'A4. Vorrebbe dire paralizzare l'intero Nordest. Per non parlare, poi, che il sistema produttivo di mezza Italia avrebbe delle ripercussioni tali da metterlo in ginocchio. Questa è una proposta che non aveva e non ha senso».

Operatori delle forze dell'ordine, ma anche del settore del trasporto, osservano come una parte consistente di traffico che transita in A4 è straniero. Proviene da Paesi dove le regole di sicurezza stradale sono meno severe. Questi trasportatori tendono a non rispettarle anche da noi. Ma sono scelti perché costano meno. Quanto è vero questo?

«Quasi il 90 per cento dei transiti pesanti in A4 è di mezzi stranieri. Questo avviene oramai da diversi anni, molti sono gli operatori del trasporto stranieri che lavorano a Nordest. Del resto, qui transita la merce da e per l'Europa dell'Est. Sono operatori che però hanno un concetto di sicurezza in strada inferiore ai nostri standard».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NAUTILIA

Mostra Nautica delle imbarcazioni usate




www.nautilia.com

CANTIERI DI APRILIA

Organizzazione: Ente Fiera Cantieri di Aprilia

15/16/17 e 21/22/23 OTTOBRE 2022

Seguici su Nautilia

www.nautilia.com
info@nautilia.com - apriliam@libero.it
tel. 0431.53146