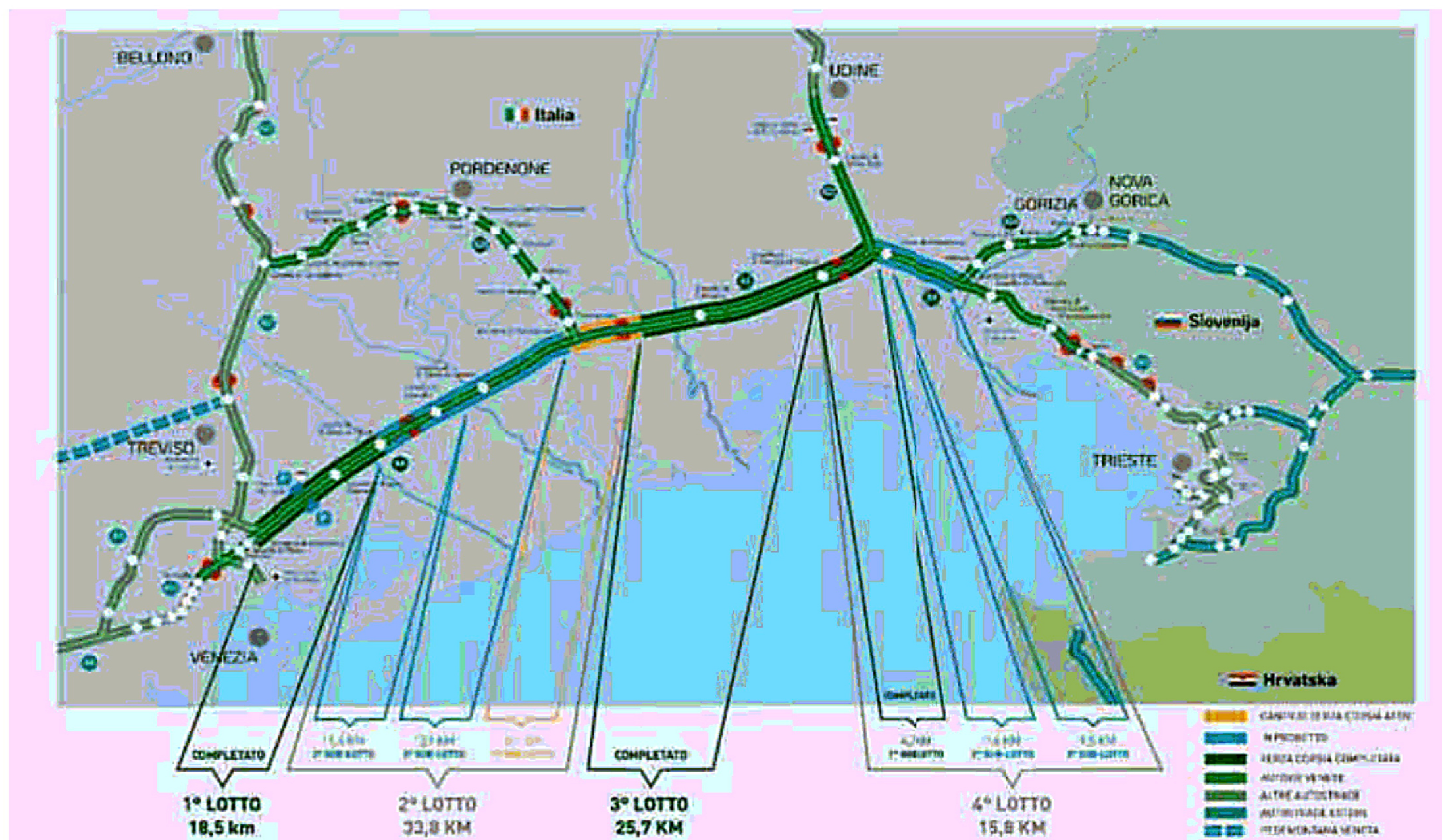




I TEMPI E LE INCOGNITE

I tempi della realizzazione della terza corsia tra Portogruaro e San Donà di Piave dipendono dal decollo della newco Società Autostrade Alto Adriatico, interamente pubblica, partecipata dalle Regioni Friuli V.G. (due/terzi) e Veneto (un/terzo). Lo scorso 15 luglio, a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili, è stato firmato l'accordo per il trasferimento alla neonata società pubblica della concessione trentennale delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre e A34 Raccordo Villesse-Gorizia. La concessione, che è in capo ad Autovie Venete, risulta scaduta nel 2017 ed è attualmente "in prorogatio". L'accordo è stato sottoscritto dal ministro del tempo, Enrico Giovannini, e dai presidenti delle Regioni Friuli VG, Massimiliano Fedriga, e Veneto, Luca Zaia. Con la newco operativa sarà possibile procedere al reperimento dei prestiti necessari per completare la realizzazione del progetto della terza corsia, che saranno ripagati con il provento dei pedaggi autostradali. Tutti i ritardi dell'attuazione dell'accordo interregionale si tradurranno in ritardi nel completamento dell'opera. Le due Regioni si dovranno assumere la relativa responsabilità. (A.M.)

LA CORSA A OSTACOLI. Tre effetti carichi di rischi: "strettoia", "imbuto", "barriera" Incubo lungo 25 chilometri

Nel primo semestre 2022, la rete di Autostrade Venete ha registrato le performance di traffico migliori del Nordest.

Traffico record nel 2022

Le statistiche lo certificano: secondo l'ultimo studio della **Fondazione Think Tank Nord Est**, condotto sui dati di Aiscat (Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori), nel corso del primo semestre 2022 le tratte autostradali in concessione ad Autovie Venete hanno registrato livelli record di traffico sia per le auto che per i mezzi pesanti. I 210 km di competenza di Autovie Venete comprendono soprattutto i 115,4 km del-

la A4 Venezia-Trieste, ma includono anche la A28 Portogruaro-Conegliano (48,8 km), la A23 Palmanova-Udine (18,5 km), la A34 Villesse-Gorizia (17 km) e parte della Tangenziale di Mestre (10,5 km). Le percorrenze dei tir, a livello mensile, sono state superiori a quelle del 2019 già a partire da febbraio (66 milioni di km contro 62 milioni) e si sono mantenute su livelli più alti anche in tutti i mesi successivi, nonostante il caro carburanti e la guerra in Ucraina. L'aumento record si è registrato a marzo, con 76 milioni di km rispetto ai 69 milioni del 2019. In totale, nei primi 6 mesi dell'anno, il traffico pe-

sante è cresciuto del 4,4% rispetto al 2019.

Gli incidenti e un "ottobre nero"

Per la **Fondazione Think Tank Nord Est** i flussi di veicoli in continuo aumento sono una delle principali cause degli incidenti mortali. Lo afferma esplicitamente un comunicato stampa dello scorso 27 ottobre. La sicurezza è sempre più a rischio. "Tra le cause degli incidenti mortali che continuano a verificarsi sulla A4 Venezia-Trieste, in particolare nella tratta San Donà di Piave-Portogruaro ancora due corsie, c'è un dato: l'incessante aumento del traffico, leggero e pesante, ormai oltre i livelli del 2019".

"Continuano a crescere i flussi di auto e tir, a conferma di una ripresa economica accompagnata ad un forte incremento degli spostamenti di merci e di persone". I primi giorni di ottobre sono stati funestati nel tratto San Donà-Portogruaro da 5 gravi incidenti, con il totale di 9 deceduti. Le manifestazioni dei sindaci (con i gonfalonieri comunali listati a lutto) presso i caselli di Noventa di Piave e di Portogruaro, del 29 ottobre scorso, sono una delle risposte del territorio per rinnovare l'espressione di un disagio diffuso.

Le tre conseguenze della mancata terza corsia
Il mancato completamento

della terza corsia, operazione che sta andando troppo per lunghe (sostengono i primi cittadini), viene concretamente vissuta dagli utenti dell'autostrada, ogni giorno, attraverso tre effetti carichi di rischi: "la strettoia", "l'imbuto" e la "barriera". "Percorrere una strettoia lunga venticinque Km" è la sensazione vissuta dagli automobilisti "costretti" a utilizzare la sola corsia di sorpasso, perché la corsia di marcia è monopolio dei mezzi pesanti incolonnati, con rischio tamponamento soprattutto in corrispondenza delle uscite e delle immissioni dei caselli intermedi e delle aree di servizio. I veicoli leggeri coinvolti hanno spesso la peggio, con inevitabili tragedie. "Finire in un imbuto", la seconda conseguenza appunto, è la descrizione che in molti fanno del passaggio dalle tre alle due corsie, contrassegnato dalla formazione di co-

de pericolosissime, dove una possibile distrazione si traduce in grave tragedia. Le code sono adeguatamente segnalate, ma possono essere percepite in ritardo. "L'effetto barriera" è quello che si verifica anche dopo un piccolo tamponamento ed è la terza conseguenza concreta che si presenta agli automobilisti. La sede autostradale viene bloccata dai mezzi incidentati, soprattutto quelli pesanti. I veicoli non riescono più a passare. Il traffico in autostrada viene interrotto e deviato sulla viabilità ordinaria. Le code ed i rischi si trasferiscono nel territorio. Il fenomeno si verifica così spesso che Autovie Venete è stata costretta a installare i segnali gialli che aiutano i mezzi pesanti usciti dall'autostrada, in maggioranza stranieri, a ritrovare il percorso previsto, a valle dell'interruzione.

Antonio Martin