

“Volume del traffico sui tratti elementari della rete Autostrade//per l’Italia - Anno 2014” (edizione aprile 2015)

Il report “Volume del traffico sui tratti elementari della rete Autostrade // per l’Italia (ASPI)” analizza la mobilità autostradale prendendo come ambito spaziale di riferimento il tratto elementare, ossia la sezione minima, compresa tra una stazione (o interconnessione di rete) e la successiva.

La rete ASPI ha un’estensione complessiva di 2.854,6 km; di questi, 2.711,5 km costituiscono il sistema gestito in chiuso, oggetto di analisi in questo report.

Autostrade per l’Italia

VOLUME DEL TRAFFICO SUI TRATTI ELEMENTARI DELLA RETE Autostrade per l’Italia

Anno 2014

Aprile 2015

A cura di AD/PCP/COT

autostrade//per l’Italia

- **Nel 2014 la mobilità autostradale sulla rete ASPI ha segnato un aumento dell’1,0% rispetto all’anno precedente.** I chilometri percorsi dalla componente “leggeri” hanno avuto un incremento dell’1,1%, mentre per i “pesanti” la crescita è stata dello 0,6%. La maggior parte delle tratte ha avuto un andamento positivo. I risultati migliori si sono registrati sulle tratte centro- settentrionali della A1 e della A14, su A23, A13 e A26; la Fiano-S.Cesareo, in particolare, ha recuperato il calo dell’anno precedente con una crescita del +3,1%. Le flessioni hanno riguardato poche arterie e sono state per lo più contenute; la diminuzione più rilevante ha interessato la A12 Roma - Civitavecchia (-1,4%).
- **La distribuzione del traffico sulla rete ASPI è molto variabile sul territorio: dai 106.576 Veicoli Teorici Medi Giornalieri (VTMG) dell’A4 Milano–Brescia ai circa 56.850 dell’A1 Milano–Napoli, fino ai 14.650 dell’A23 Udine–Tarvisio.** Le arterie con volumi superiori alla media di rete (42.362 VTMG) sono, oltre ad A4 e A1, la A8/A9 Milano-Laghi, l’A10 Genova–Savona, l’A11 Firenze–Pisa e l’A12 Genova–Sestri Levante.
 - Normalizzando il traffico in termini di VTMG in rapporto alla capacità di servizio (numero delle corsie esistenti), si nota come le arterie maggiormente trafficate siano quelle centro-settentrionali, in primo luogo le milanesi, al servizio di grandi centri urbani. Analizzando i singoli tratti elementari si evince che nel 2014 la percentuale di rete con un volume medio di **traffico per corsia** al di sotto dei 12.000 veicoli/giorno è stata l’83%; il 16,5% della rete aziendale serve un flusso medio compreso tra i 12 ed i 17 mila veicoli/giorno per corsia, mentre solo sullo 0,5% dei chilometri gestiti le condizioni di deflusso sono risultate più difficili (oltre 17.000 transiti/giorno per corsia). Rispetto al 2007, ultimo anno precedente la crisi economica, la situazione è notevolmente cambiata, sia per l’effetto degli ampliamenti realizzati sia a causa del calo del traffico.

- La **variabilità dei flussi** è significativa, non solo tra le diverse autostrade della rete ma anche all'interno delle stesse arterie, secondo le caratteristiche delle aree servite, l'estensione ed il ruolo svolto dalle infrastrutture. All'interno della stessa autostrada, il divario maggiore si riscontra sull'A14 Bologna–Taranto che, percorrendo l'intero corridoio adriatico, per la sua estensione (781,4 Km) e per la diversità delle aree attraversate, presenta un rapporto fra volumi di traffico massimi e minimi pari a 13,7: valore che per i pesanti arriva a 23 ed è in costante aumento negli ultimi anni. Sull'altra direttrice nord-sud, l'A1, il rapporto, anch'esso in aumento, scende a 3,9.
- Sull'**autostrada del Sole l'intensità dei flussi presenta continue variazioni**, con volumi di traffico nettamente superiori in corrispondenza delle cinque grandi aree metropolitane servite dall'arteria, in particolare Bologna, denotando una forte presenza della componente di mobilità a breve – medio raggio generata dalle suddette aree urbane. L'andamento territoriale del traffico sull'**autostrada adriatica, invece, è caratterizzato da poche oscillazioni** e presenta flussi progressivamente decrescenti da nord verso sud.
- **I tratti elementari interessati da volumi molto elevati** (oltre 80.000 Transiti Giornalieri Medi - TGM) anche **nel 2014 sono stati 25**: tra questi restano l'intera Milano-Brescia, la A1 tra l'allacciamento alla A22 del Brennero e Bologna e nei tratti urbani dell'area fiorentina; la A14 tra Bologna S. Lazzaro e la diramazione di Ravenna; la A11 tra Prato Est e l'innesto con la A1. Il tratto elementare con la maggiore intensità di traffico è **Agrate-Cavenago, sulla A4, con 141.000 TGM**.
- Le **minori intensità di traffico** si riscontrano su alcuni tratti autostradali ubicati **nel Mezzogiorno**, in particolare sulle porzioni terminali della A14 e della A16, mentre al nord si rilevano flussi contenuti sulla A26 dei Trafori, intorno a Vercelli, e sui tratti settentrionali della A23 e della A27. Il tratto elementare con il volume di traffico più basso in assoluto rimane il tratto estremo meridionale della **A14, Mottola Castellaneta-Taranto Nord, con circa 6.350 veicoli/giorno**.
- **Le autostrade con la più alta quota di “pesanti”** sono la A23 **Udine–Tarvisio (30%)**, la tratta appenninica **Bologna-Firenze (29,5%)** la **Fiano-S. Cesareo (28,5%)**; seguono, con quote intorno al 25%, la A13 Bologna-Padova, le due tratte della A1 Milano-Bologna e Firenze-Roma e la A14 Bologna-Taranto, ad eccezione del tratto più meridionale.
- L'andamento positivo del traffico autostradale, registrato nel corso del 2014, ha interessato la maggior parte dei tratti elementari della rete:
 - **Per 45 tratti elementari la crescita è stata superiore al 2%**: tra questi la A1 tra Piacenza Sud e Modena, in tutta l'area fiorentina e lungo la Fiano-S.Cesareo; la A14 tra Bologna e Cattolica; la A13 tra Ferrara Sud e Rovigo Sud; i tratti terminali della A11 e della A23 e quelli centrali della A16.
 - Per circa il 60% dei tratti autostradali le variazioni sono state positive, entro il +2%.
 - Meno di un quarto dei segmenti di rete ha fatto registrare una flessione, per lo più contenuta: solo 4 tratti elementari hanno avuto un calo oltre il -2%.