



# informazioni

Anno XXXVII - n. 1-2 gennaio-marzo e aprile-giugno 2003 - notiziario trimestrale a cura dell'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori

## La 37<sup>a</sup> Assemblea dell'Aiscat

*L'Assemblea dell'AISCAT riunitasi lo scorso 8 ottobre a Roma, per la sua 37<sup>a</sup> edizione, accogliendo, per acclamazione, la proposta del Consiglio Direttivo dell'AISCAT, conformemente all'indicazione dei tre "Saggi" precedentemente nominati dal Consiglio Direttivo stesso (Ferdinand Willeit, Gian Maria Gros-Pietro e Francesco Baudone), ha eletto nuovo Presidente dell'Associazione **Fabrizio Palenzona**.*

*L'Assemblea ha registrato un notevolissimo interesse, testimoniato dalla presenza di alte cariche istituzionali e del mondo dell'imprenditoria. Fabrizio Palenzona, nato a Novi Ligure il 1° settembre 1953, laureato in Giurisprudenza all'Università di Pavia, è anche Presidente della Provincia di Alessandria, Presidente della FAI (Federazione Autotrasportatori Italiana), Vice Presidente di UNICREDITO ITALIANO S.p.A., Vice Presidente di NORMAN 95 S.p.A., Consigliere di Amministrazione di UNICREDIT BANCA MOBILIARE S.p.A., Consigliere di Amministrazione di SCHEMA VENTOTTO S.p.A.*

*Nel corso dell'Assemblea, dopo la relazione del Consiglio Direttivo, svolta dal Vice Presidente Willeit, è intervenuto il Presidente Palenzona. Per il forte contenuto programmatico e lo spessore dei due interventi, riteniamo opportuna la loro pubblicazione, iniziando dalla Relazione del Consiglio Direttivo.*

Illustri Autorità, Colleghi, Amici,

l'esercizio 2002 è stato caratterizzato da attività che hanno toccato sia la struttura organizzativa dell'Associazione che i rapporti con gli organismi di riferimento, a livello nazionale ed internazionale, nonché una serie di temi di particolare rilevanza per il Settore.

Venendo al piano organizzativo si ricorda che il 2002 – che ha registrato l'adesione definitiva dell'AISCAT al sistema confindustriale – ha visto il rinnovo degli Organi associativi per il triennio 2002 – 2004, Consiglio Direttivo e Collegio dei Revisori dei Conti, e l'elezione, per la prima volta, del Collegio dei Proviviri.

Sono state approvate dall'Assemblea talune significative modifiche statutarie, le più importanti delle quali attengono al numero dei Consiglieri che è stato elevato da 13 a 15, ed alla possibilità di eleggere uno o più Vice Presidenti. Entrambe le modifiche intendono soddisfare l'esigenza avvertita dall'Associazione di darsi una organizzazione più ampia per rappresentare al meglio la complessità e la ricchezza di tutte le sue componenti.

La compagine associativa si è arricchita con l'ingresso di due nuove Associate aderenti, API e TAMOIL, le cui domande di ammissione sono state accolte dall'Assemblea.

Nel corso del 2002, si sono affrontate numerose tematiche di interesse generale delle Associate, sottoponendo in particolare all'attenzione del Consiglio Direttivo quelle di maggiore peso specifico.

## Indice degli articoli

■ La 37<sup>a</sup> Assemblea  
dell'Aiscat

pag. 1

pag. 32

## Indice delle tabelle e dei grafici

**Grafico A**



Cartina d'Italia: stato della rete autostradale italiana al 30-6-2003.

**Tab. 1**



Quadro riassuntivo della rete autostradale italiana al 30-6-2003.

**Tab. 2-2a**



Valori del traffico.

**Tab. 3-3a**



Quadro riassuntivo degli incidenti.

**Tab. 4**

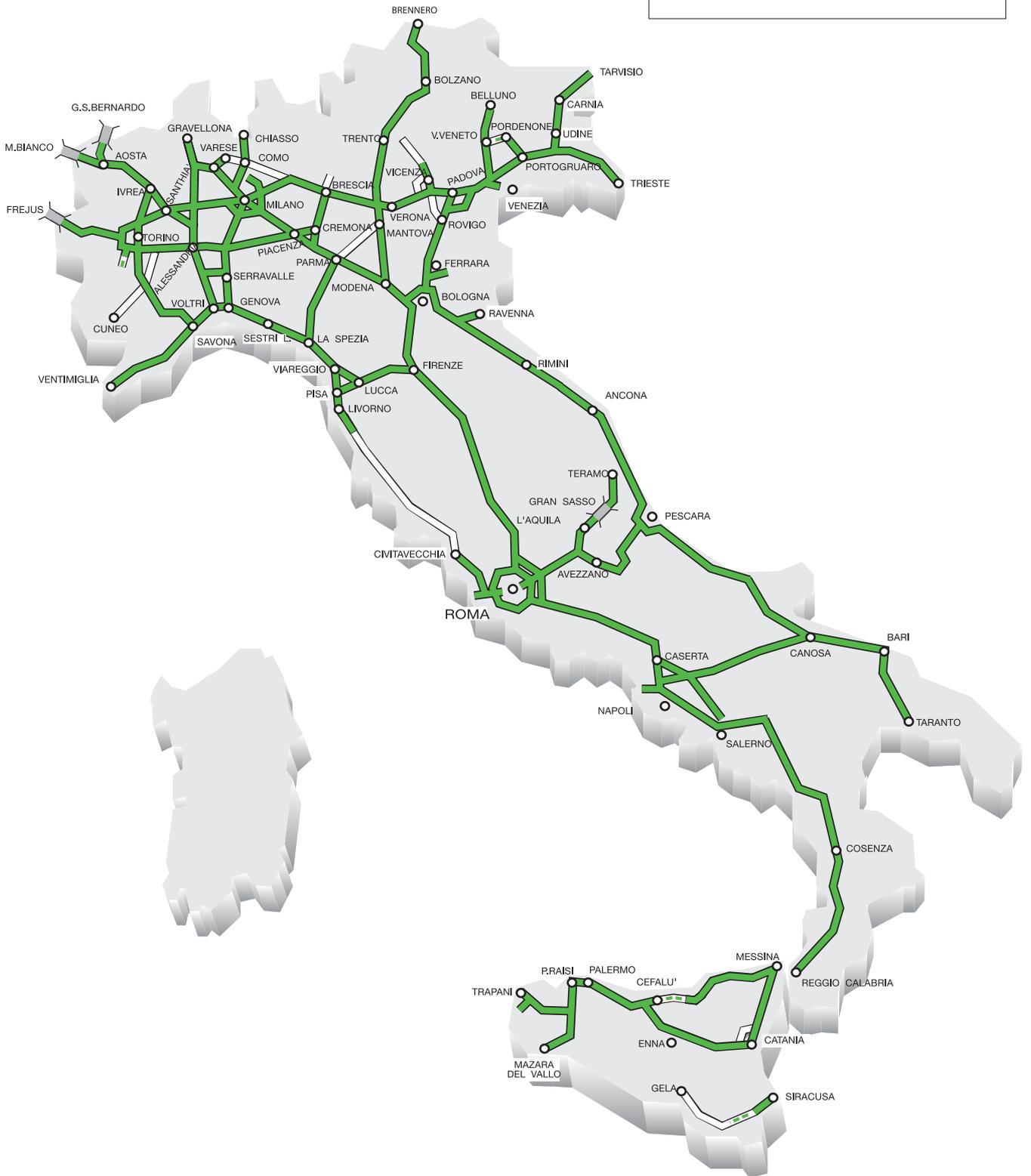


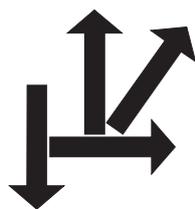
Classificazione degli incidenti.



### Rete Autostradale Italiana al 30-6-2003

	in esercizio	Km	6.487,3
	in costruzione	Km	96,0
	in programma	Km	684,9





# Quadro riassuntivo della rete autostradale in concessione al 30-6-2003<sup>(a)</sup>

AUTOSTRADE	in esercizio	in costruzione	in programma	totale	IN GESTIONE A:
	km	km	km	km	
Sarre - Traforo Monte Bianco	27,0	5,3	–	32,3	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.
Quincinetto - Aosta	59,5	–	–	59,0	Società Autostrade Valdostane p.A.
Raccordo A5-S.S.27 del G.S. Bernardo	7,9	–	–	7,9	Società Autostrade Valdostane p.A.
Torino - Ivrea - Quincinetto	51,2	–	–	51,2	Autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta S.p.A.
Ivrea - Santhià	23,6	–	–	23,6	Autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta S.p.A.
Torino - Bardonecchia	72,4	–	–	72,4	Soc. Italiana per il Traforo Aut.le del Frejus p.A.
Torino - Savona <sup>(b)</sup>	130,9	–	–	130,9	Autostrada Torino-Savona S.p.A.
Sistema Tangenziale di Torino (con variante SS.20)	78,1	10,6	–	88,7	Autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta S.p.A.
Torino - Piacenza	164,9	–	–	164,9	Soc. Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.A.
Voltri - Gravellona Toce (con dir. per Bettole, Santhià)	244,9	–	–	244,9	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Milano - Varese	45,3	–	–	45,3	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Diramazione Gallarate-Gattico	24,0	–	–	24,0	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Lainate - Como - Chiasso	32,4	–	–	32,4	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo (con dir. per A8 e Tang.le Est di Milano)	–	–	82,0	82,0	Pedemontana Lombarda S.p.A.
Tang.le Ovest di Milano	31,5	–	–	31,5	Milano Mare-Milano Tangenziali S.p.A.
Tang.le Est di Milano	29,4	–	–	29,4	Milano Mare-Milano Tangenziali S.p.A.
Tang.le Nord di Milano	12,9	–	–	12,9	Milano Mare-Milano Tangenziali S.p.A.
Tang.le di Pavia	8,4	–	–	8,4	Milano Mare-Milano Tangenziali S.p.A.
Raccordo Bereguardo-Pavia <sup>(c)</sup>	9,1	–	–	9,1	Milano Mare-Milano Tangenziali S.p.A.
Milano - Serravalle	86,3	–	–	86,3	Milano Mare-Milano Tangenziali S.p.A.
Serravalle - Genova	50,0	–	–	50,0	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Milano - Napoli <sup>(d)</sup>	803,5	–	–	803,5	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Torino-Milano	127,0	–	–	127,0	Autostrada Torino-Milano S.p.A.
Milano - Bergamo - Brescia	93,5	–	–	93,5	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Brescia - Verona - Vicenza - Padova	146,1	–	–	146,1	Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.
Padova - (VE) Mestre	23,3	–	–	23,3	Società Autostrade di Venezia e Padova p.A.
Tangenziale Ovest di Mestre	9,1	–	–	9,1	Società Autostrade di Venezia e Padova p.A.
Raccordo tang.le Mestre-Aeroporto Venezia (Tessera)	9,4	–	–	9,4	Società Autostrade di Venezia e Padova p.A.
(VE) Mestre - Belluno (Pian di Vedoià)	82,2	–	–	82,2	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
(VE) Mestre - Trieste	125,9	–	–	125,9	Autovie Venete S.p.A.
Palmanova - Udine	18,5	–	–	18,5	Autovie Venete S.p.A.
Portogruaro - Conegliano	35,9	8,7	4,9	49,5	Autovie Venete S.p.A.
Udine - Carnia - Tarvisio	101,2	–	–	101,2	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Piacenza - Brescia	88,6	–	–	88,6	Autostrade Centro Padane S.p.A.
Brennero - Verona - Modena	314,0	–	–	314,0	Autostrada del Brennero S.p.A.
Vicenza N. - Piovene Rocchette	36,4	–	91,8	128,2	Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.
Raccordo tra la A/4 e la Valtrompia	–	–	36,8	36,8	Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.
Raccordo tra la A/4 (Montebello Vic.no) e la A/31 (Thiene)	–	–	27,4	27,4	Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.
Parma - La Spezia e completamento e collegamento con la A22	101,0	–	80,0	181,0	Autocamionale della Cisa S.p.A.
Bologna - Padova	127,3	–	–	127,3	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Bologna - Taranto	781,4	–	–	781,4	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Ventimiglia - Savona	113,3	–	–	113,3	Autostrada dei Fiori S.p.A.
Savona - Genova	45,5	–	–	45,5	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Genova - Sestri Levante	48,7	–	–	48,7	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Sestri Levante - Livorno (con dir. Lucca e La Spezia)	154,9	–	–	154,9	Società Autostrada Ligure Toscana p.A.
Livorno - Civitavecchia	36,6	–	201,4	238,0	Società Autostrada Tirrenica p.A.
Civitavecchia - Roma	65,4	–	–	65,4	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Firenze - Pisa Nord	81,7	–	–	81,7	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Roma - L'Aquila - Teramo	166,5	–	–	166,5	Strada dei Parchi S.p.A.
Torano - Avezzano - Pescara	114,9	–	–	114,9	Strada dei Parchi S.p.A.
Tangenziale Est-Ovest di Napoli	20,2	–	–	20,2	Tangenziale di Napoli S.p.A.
Napoli - Avellino - Canosa	172,3	–	–	172,3	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Caserta - Nola - Salerno	55,3	–	–	55,3	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Napoli - Pompei - Salerno	51,6	–	–	51,6	Autostrade Meridionali S.p.A.
Messina - Palermo	140,6	41,2	–	181,8	Consorzio per le Autostrade Siciliane
Messina - Catania	76,8	–	–	76,8	Consorzio per le Autostrade Siciliane
Siracusa - Gela	9,6	30,2	75,2	115,0	Consorzio per le Autostrade Siciliane
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>5.567,9</b>	<b>96,0</b>	<b>599,5</b>	<b>6.263,4</b>	
<b>VALORI PERCENTUALI</b>	<b>88,9</b>	<b>1,5</b>	<b>9,6</b>	<b>100,0</b>	

(a) Vedi nota n. 3 a pag. 6

(b) Vedi nota n. 6 a pag. 6

(c) Affidato in gestione con obbligo di adeguamento

(d) Comprensivo del collegamento Milano-Roma e Roma-Napoli e delle penetrazioni di Roma nord e Roma sud.



## Note particolari

---

- 1) Eventuali variazioni nelle estese autostradali, rispetto a quelle di convenzione, sono dovute a modificazioni, regolarmente approvate, intercorse nella fase di progettazione esecutiva e/o di realizzazione.
- 2) I dati del traffico e degli incidenti relativi ai Trafori Alpini si riferiscono ai soli tratti ricadenti sul versante italiano.
- 3) La composizione della rete autostradale italiana e le estese delle singole arterie corrispondenti sono state modificate in base al decreto di classificazione delle infrastrutture stradali di grande comunicazione emesso dal Ministro dei Lavori Pubblici in data 20-7-1983 con il n. 2474 in ottemperanza ai dettati dell'art. 1 della legge 12-8-1982 n. 531.
- 4) Per l'autostrada Piacenza-Brescia e diramazione per Fiorenzuola d'Arda, i veicoli teorici sono calcolati sulla base della percorrenza massima possibile pari a km. 75.
- 5) Il 14.9.95 è stata aperta al traffico la seconda canna della Galleria Avise del tronco Sarre-Morgex della A5 Sarre-Trafofo Monte Bianco.
- 6) La diminuzione di estesa dell'autostrada Torino-Savona è effetto dell'entrata in esercizio dei tratti di raddoppio.
- 7) Date di apertura al traffico:
  - 2.6.1990 tratto di completamento Portonaccio-Tangenziale est di 1 km. della A24 Roma-L'Aquila-Teramo;
  - 2.6.1990 Bruzolo-Borgone di 5,0 km. della A32 Torino-Bardonecchia;
  - 27.11.1990 Drosso-Pinerolo di 3,4 km. del Sistema Tangenziale di Torino;
  - 1.12.1990 Avigliana-Rivoli di 12,0 km. della A32 Torino-Bardonecchia;
  - 11.3.1991 il raccordo autostradale Tangenziale di Mestre-Aeroporto di Venezia di 9,4 km.;
  - 15.4.1992 ultimato il tratto Drosso-Orbassano di km. 2,4 del Sistema Tangenziale di Torino;
  - 24.6.1992 S. Ambrogio-Bussoleno di 12 km. della A32 Torino-Bardonecchia;
  - 1.8.1992 1° tronco di collegamento aut.le della A28 Pordenone-Conegliano di 6,9 km tra Pordenone e Fontanafredda;
  - 9.8.1992 S. Agata-Torrente Furiano di 7,2 km dell'autostrada A20 Messina-Palermo;
  - 16.9.1992 7,6 km. Variante SS20 Carignano-La Loggia del Sistema Tangenziale di Torino;
  - 26.9.1992 1° tronco Orbassano-Pinerolo di km. 7,0 del Sistema Tangenziale di Torino;
  - 1.12.1992 Vimercate-Usmate di 6,8 km. della Tangenziale Est di Milano;
  - 8.12.1992 Susa-Deveys di 18,9 km. della A32 Torino-Bardonecchia;
  - 3.7.1993 Livorno-Rosignano M. di 36,6 km. della A12 Livorno-Civitavecchia;
  - 26.5.1994 Sarre-Morgex di km. 20,0 della A5 Sarre-Trafofo Monte Bianco;
  - 30.9.1994 Cologno-Paderno-Dugnano di km. 12,9 della Tangenziale Est di Milano;
  - 30.11.1994 Vittorio Veneto-Fadalto di km. 7,5 e Cadola-Pian di Vedoia di 5,2 km della A27 (VE) Mestre-Belluno;
  - 15.12.1994 Gravellona Toce-SS33 di km. 3,6 della A26 (GE) Voltri-Gravellona Toce;
  - 17.12.1994 Fontanafredda-Sacile Est di km. 2,8 della A28 Portogruaro-Conegliano;
  - 24.12.1994 Aosta Ovest-Aosta Est di km. 10,9 della A5 Quincinetto-Aosta;
  - 28.6.1995 Fadalto-Lago di S. Croce-Cadola di km. 10,4 della A27 (VE) Mestre-Belluno
  - 14.7.1995 Arona-Gravellona Toce di km. 28,0 della A26 (GE) Voltri-Gravellona Toce;
  - 7.7.1995 Susa-Bussoleno di km. 5,1 della A32 Torino-Bardonecchia;
  - 20.7.1996 Sacile Est-Sacile Ovest di km. 3,9 della A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano;
  - 19.12.1997 Raccordo A5-S.S.27 del G.S. Bernardo di km. 5,6 della A5 Quincinetto-Aosta;
  - 28.7.1998 Cefalù-Castelbuono di km. 9,0 della A20 Messina-Palermo;
  - 1.7.2001 Morgex-Coumayeur di 7,0 km. (solo carreggiata sud) della A5 Sarre-Trafofo Monte Bianco;
  - 5.11.2001 Plan de Signayes - SS 27 di 2,3 km. del Raccordo A5-SS 27 del G.S. Bernardo.

---

# **STATISTICHE AUTOSTRADALI**

---

**gennaio - marzo**

**aprile - giugno 2003**

## Definizioni:

---

### A - Traffico

---

#### Veicoli "leggeri"

si intendono per essi i motocicli e gli autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, inferiore a 1,30 m.

#### Veicoli "pesanti"

si intendono per essi sia gli autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, superiore a 1,30 m., sia tutti gli autoveicoli a tre o più assi.

#### Veicoli effettivi

è il numero di tutte le unità veicolari - siano esse autovetture, autocarri, motrici, autotreni, autoarticolati o autosnodati - entrate in autostrada, a prescindere dai chilometri percorsi.

#### Veicoli chilometro

sono i chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada.

#### Veicoli teorici

sono le unità veicolari che idealmente, percorrendo l'intera autostrada, danno luogo nel complesso a percorrenze pari a quelle ottenute realmente (veicoli chilometro di cui sopra); il numero di tali veicoli è definito dal rapporto tra i veicoli-chilometro e la lunghezza dell'autostrada.

#### Criteri seguiti per il conteggio dei totali

il totale dei veicoli teorici medi giornalieri è ottenuto rapportando la sommatoria dei veicoli-km alla sommatoria delle lunghezze dei tronchi autostradali ed al numero di giorni compreso nel periodo in esame; il totale generale dei veicoli-km è rappresentato dalla sommatoria dei veicoli-km registrati, nel periodo in esame, su tutti i tronchi autostradali in esercizio.




---

### B - Incidenti

---

#### Incidenti

gli eventi verificatisi, nel periodo in esame, entro i limiti della proprietà autostradale e nei quali risulti coinvolto almeno un veicolo in movimento che sia fuoriuscito dalla carreggiata, ovvero che sulla sede autostradale, sia venuto in collisione con altro veicolo, persona od ostacolo.

#### Incidenti mortali

incidenti nei quali si siano verificati uno o più decessi fra le persone infortunate entro trenta giorni dal momento dell'incidente.

#### Totali con conseguenze alle persone

totale degli incidenti dai quali siano derivati traumi a persone di qualsiasi gravità (ferite e/o decessi).

#### Persone coinvolte in incidenti

persone a cui siano derivati traumi, di qualsiasi gravità, a seguito di incidente.

#### Feriti

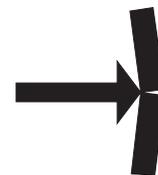
persone a cui siano derivate, a seguito di incidente, lesioni.

#### Morti

persone a cui siano derivate a seguito di incidente lesioni tali da provocare il decesso all'atto dell'incidente o comunque entro trenta giorni.

#### Tassi

rapporti tra il numero di incidenti, incidenti mortali, persone coinvolte, morti e le percorrenze relativamente svolte nel periodo dalle unità veicolari (espresse in centinaia di milioni di veic.-km).





# Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
TRAFORO DEL MONTE BIANCO km. 5,8	Leggeri	2.321	-	2.321	-	2.321	-	2.321	-	2,42	-	-	2,42	-	-
	Pesanti	756	-	756	-	756	-	756	-	0,79	-	-	0,79	-	-
	Totale	3.077	-	3.077	-	3.077	-	3.077	-	3,21	-	-	3,21	-	-
TRAFORO DEL GRAN S. BERNARDO km. 12,8	Leggeri	1.028	1.536	1.028	1.536	1.028	1.536	1.028	1.536	1,19	1,77	- 32,8	1,19	1,77	- 32,8
	Pesanti	229	283	229	283	229	283	229	283	0,26	0,33	- 21,2	0,26	0,33	- 21,2
	Totale	1.257	1.819	1.257	1.819	1.257	1.819	1.257	1.819	1,45	2,10	- 31,0	1,45	2,10	- 31,0
TRAFORO DEL FREJUS km. 6,8	Leggeri	2.100	2.600	2.100	2.600	2.100	2.600	2.100	2.600	1,28	1,59	- 19,5	1,28	1,59	- 19,5
	Pesanti	3.835	4.531	3.835	4.531	3.835	4.531	3.835	4.531	2,35	2,77	- 15,2	2,35	2,77	- 15,2
	Totale	5.935	7.131	5.935	7.131	5.935	7.131	5.935	7.131	3,63	4,36	- 16,7	3,63	4,36	- 16,7
SARRE-TRAFORO M.TE BIANCO (tratto Sarre-Morgex) km. 27,0	Leggeri	6.535	4.943	6.535	4.943	6.327	4.905	6.327	4.905	15,4	10,5	+ 46,7	15,4	10,5	+ 46,7
	Pesanti	1.204	516	1.204	516	1.201	512	1.201	512	2,9	1,1	+163,6	2,9	1,1	+163,6
	Totale	7.739	5.459	7.739	5.459	7.528	5.417	7.528	5.417	18,3	11,6	+ 57,8	18,3	11,6	+ 57,8
TORINO-BARDONECCHIA km. 72,4	Leggeri	18.148	16.706	18.148	16.706	18.148	16.706	18.148	16.706	59,1	54,4	+ 8,6	59,1	54,4	+ 8,6
	Pesanti	9.604	10.881	9.604	10.881	9.604	10.881	9.604	10.881	31,3	35,4	- 11,6	31,3	35,4	- 11,6
	Totale	27.752	27.587	27.752	27.587	27.752	27.587	27.752	27.587	90,4	89,8	+ 0,7	90,4	89,8	+ 0,7
QUINCINETTO-AOSTA km. 59,5	Leggeri	25.460	23.182	25.460	23.182	15.126	13.689	15.126	13.689	81,0	73,3	+ 10,5	81,0	73,3	+ 10,5
	Pesanti	3.846	3.300	3.846	3.300	2.495	1.957	2.495	1.957	13,4	10,5	+ 27,6	13,4	10,5	+ 27,6
	Totale	29.306	26.482	29.306	26.482	17.621	15.646	17.621	15.646	94,4	83,8	+ 12,6	94,4	83,8	+ 12,6
TORINO-IVREA-QUINCINETTO km. 51,2	Leggeri	34.379	31.621	34.379	31.621	16.229	15.159	16.229	15.159	80,3	75,0	+ 7,1	80,3	75,0	+ 7,1
	Pesanti	6.325	5.338	6.325	5.338	2.769	2.446	2.769	2.446	13,7	12,1	+ 13,2	13,7	12,1	+ 13,2
	Totale	40.704	36.959	40.704	36.959	18.998	17.605	18.998	17.605	94,0	87,1	+ 7,9	94,0	87,1	+ 7,9
IVREA-SANTHIÀ km. 23,6	Leggeri	15.054	13.503	15.054	13.503	13.875	12.407	13.875	12.407	30,0	26,8	+ 11,9	30,0	26,8	+ 11,9
	Pesanti	2.776	2.112	2.776	2.112	2.499	1.860	2.499	1.860	5,4	4,0	+ 35,0	5,4	4,0	+ 35,0
	Totale	17.830	15.615	17.830	15.615	16.374	14.267	16.374	14.267	35,4	30,8	+ 14,9	35,4	30,8	+ 14,9
TORINO-SAVONA km. 130,9	Leggeri	33.958	33.389	33.958	33.389	12.227	12.054	12.227	12.054	144,1	142,1	+ 1,4	144,1	142,1	+ 1,4
	Pesanti	8.358	7.924	8.358	7.924	3.012	2.855	3.012	2.855	35,5	33,7	+ 5,3	35,5	33,7	+ 5,3
	Totale	42.316	41.313	42.316	41.313	15.239	14.909	15.239	14.909	179,6	175,8	+ 2,2	179,6	175,8	+ 2,2
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7) km. 83,7	Leggeri	37.265	36.870	37.265	36.870	20.532	20.408	20.532	20.408	154,7	153,7	+ 0,7	154,7	153,7	+ 0,7
	Pesanti	12.093	11.541	12.093	11.541	7.146	6.847	7.146	6.847	53,8	51,6	+ 4,3	53,8	51,6	+ 4,3
	Totale	49.358	48.411	49.358	48.411	27.678	27.255	27.678	27.255	208,5	205,3	+ 1,6	208,5	205,3	+ 1,6
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona e coll. con Santhià) km. 161,2	Leggeri	48.541	46.356	48.541	46.356	11.317	10.875	11.317	10.875	164,2	157,8	+ 4,1	164,2	157,8	+ 4,1
	Pesanti	13.361	12.641	13.361	12.641	3.218	2.998	3.218	2.998	46,7	43,5	+ 7,4	46,7	43,5	+ 7,4
	Totale	61.902	58.997	61.902	58.997	14.535	13.873	14.535	13.873	210,9	201,3	+ 4,8	210,9	201,3	+ 4,8



## Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO km. 77,7	Leggeri	215.877	209.415	215.877	209.415	59.957	58.293	59.957	58.293	419,3	407,6	+ 2,9	419,3	407,6	+ 2,9
	Pesanti	42.527	40.672	42.527	40.672	11.878	11.340	11.878	11.340	83,1	79,3	+ 4,8	83,1	79,3	+ 4,8
	Totale	258.404	250.087	258.404	250.087	71.835	69.633	71.835	69.633	502,4	486,9	+ 3,2	502,4	486,9	+ 3,2
DIRAMAZIONE A8/A26 km. 24,0	Leggeri	39.950	38.415	39.950	38.415	41.601	40.016	41.601	40.016	89,9	86,4	+ 4,1	89,9	86,4	+ 4,1
	Pesanti	8.467	8.286	8.467	8.286	8.778	8.728	8.778	8.728	19,0	18,9	+ 0,5	19,0	18,9	+ 0,5
	Totale	48.417	46.701	48.417	46.701	50.379	48.744	50.379	48.744	108,9	105,3	+ 3,4	108,9	105,3	+ 3,4
MILANO-SERRAVALLE km. 86,3	Leggeri	64.218	62.218	64.218	62.218	30.561	30.091	30.561	30.091	239,3	233,7	+ 2,4	239,3	233,7	+ 2,4
	Pesanti	18.859	17.782	18.859	17.782	8.041	7.793	8.041	7.793	63,0	60,5	+ 4,1	63,0	60,5	+ 4,1
	Totale	83.077	80.000	83.077	80.000	38.602	37.884	38.602	37.884	302,3	294,2	+ 2,8	302,3	294,2	+ 2,8
GENOVA-SERRAVALLE km. 50,0	Leggeri	106.209	105.119	106.209	105.119	23.151	23.094	23.151	23.094	104,2	103,9	+ 0,3	104,2	103,9	+ 0,3
	Pesanti	21.382	21.223	21.382	21.223	6.271	6.194	6.271	6.194	28,2	27,9	+ 1,1	28,2	27,9	+ 1,1
	Totale	127.591	126.342	127.591	126.342	29.422	29.288	29.422	29.288	132,4	131,8	+ 0,5	132,4	131,8	+ 0,5
MILANO-BOLOGNA km. 192,1	Leggeri	146.995	146.859	146.995	146.859	45.746	46.132	45.746	46.132	790,9	797,6	- 0,8	790,9	797,6	- 0,8
	Pesanti	60.450	59.002	60.450	59.002	20.884	20.478	20.884	20.478	361,1	354,0	+ 2,0	361,1	354,0	+ 2,0
	Totale	207.445	205.861	207.445	205.861	66.630	66.610	66.630	66.610	1.152,0	1.151,6	+ 0,0	1.152,0	1.151,6	+ 0,0
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona) km. 224,0	Leggeri	85.002	81.185	85.002	81.185	22.091	21.532	22.091	21.532	445,4	434,1	+ 2,6	445,4	434,1	+ 2,6
	Pesanti	27.220	26.804	27.220	26.804	9.280	9.370	9.280	9.370	187,1	188,9	- 1,0	187,1	188,9	- 1,0
	Totale	112.222	107.989	112.222	107.989	31.371	30.902	31.371	30.902	632,5	623,0	+ 1,5	632,5	623,0	+ 1,5
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena) km. 90,0	Leggeri	44.198	43.072	44.198	43.072	23.760	22.907	23.760	22.907	192,5	185,5	+ 3,8	192,5	185,5	+ 3,8
	Pesanti	20.830	20.193	20.830	20.193	11.665	11.245	11.665	11.245	94,5	91,1	+ 3,7	94,5	91,1	+ 3,7
	Totale	65.028	63.265	65.028	63.265	35.425	34.152	35.425	34.152	287,0	276,6	+ 3,8	287,0	276,6	+ 3,8
TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene- Rocchette) km. 36,4	Leggeri	26.708	25.618	26.708	25.618	15.573	14.739	15.573	14.739	51,0	48,3	+ 5,6	51,0	48,3	+ 5,6
	Pesanti	10.497	10.104	10.497	10.104	5.039	4.842	5.039	4.842	16,5	15,8	+ 4,4	16,5	15,8	+ 4,4
	Totale	37.205	35.722	37.205	35.722	20.612	19.581	20.612	19.581	67,5	64,1	+ 5,3	67,5	64,1	+ 5,3
PARMA-LA SPEZIA km. 101,0	Leggeri	24.600	24.160	24.600	24.160	11.639	11.776	11.639	11.776	105,8	107,0	- 1,1	105,8	107,0	- 1,1
	Pesanti	9.091	8.842	9.091	8.842	5.214	5.106	5.214	5.106	47,4	46,4	+ 2,2	47,4	46,4	+ 2,2
	Totale	33.691	33.002	33.691	33.002	16.853	16.882	16.853	16.882	153,2	153,4	- 0,1	153,2	153,4	- 0,1
BOLOGNA-PADOVA km. 127,3	Leggeri	78.697	75.896	78.697	75.896	25.656	25.230	25.656	25.230	293,9	289,1	+ 1,7	293,9	289,1	+ 1,7
	Pesanti	28.692	27.220	28.692	27.220	10.245	9.940	10.245	9.940	117,4	113,9	+ 3,1	117,4	113,9	+ 3,1
	Totale	107.389	103.116	107.389	103.116	35.901	35.170	35.901	35.170	411,3	403,0	+ 2,1	411,3	403,0	+ 2,1
BOLOGNA-ANCONA km. 236,0	Leggeri	170.065	169.172	170.065	169.172	34.752	34.935	34.752	34.935	738,1	742,0	- 0,5	738,1	742,0	- 0,5
	Pesanti	57.651	55.651	57.651	55.651	15.340	15.087	15.340	15.087	325,8	320,4	+ 1,7	325,8	320,4	+ 1,7
	Totale	227.716	224.823	227.716	224.823	50.092	50.022	50.092	50.022	1.063,9	1.062,4	+ 0,1	1.063,9	1.062,4	+ 0,1
RACCORDO DI RAVENNA km. 29,3	Leggeri	14.485	14.069	14.485	14.069	9.800	9.743	9.800	9.743	25,8	25,7	+ 0,4	25,8	25,7	+ 0,4
	Pesanti	4.783	4.381	4.783	4.381	3.550	3.227	3.550	3.227	9,4	8,5	+ 10,6	9,4	8,5	+ 10,6
	Totale	19.268	18.450	19.268	18.450	13.350	12.970	13.350	12.970	35,2	34,2	+ 2,9	35,2	34,2	+ 2,9



## Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
TORINO-MILANO km. 127,0	Leggeri	79.951	76.520	79.951	76.520	33.914	32.653	33.914	32.653	387,6	373,2	+ 3,9	387,6	373,2	+ 3,9
	Pesanti	28.270	26.386	28.270	26.386	12.239	11.820	12.239	11.820	140,0	135,1	+ 3,6	140,0	135,1	+ 3,6
	Totale	108.221	102.906	108.221	102.906	46.153	44.473	46.153	44.473	527,6	508,3	+ 3,8	527,6	508,3	+ 3,8
MILANO-BRESCIA km. 93,5	Leggeri	188.936	182.585	188.936	182.585	69.522	67.780	69.522	67.780	585,0	570,4	+ 2,6	585,0	570,4	+ 2,6
	Pesanti	62.448	59.683	62.448	59.683	25.645	24.941	25.645	24.941	215,8	209,9	+ 2,8	215,8	209,9	+ 2,8
	Totale	251.384	242.268	251.384	242.268	95.167	92.721	95.167	92.721	800,8	780,3	+ 2,6	800,8	780,3	+ 2,6
BRESCIA-PADOVA km. 146,1	Leggeri	184.254	178.553	184.254	178.553	53.533	52.218	53.533	52.218	703,9	686,6	+ 2,5	703,9	686,6	+ 2,5
	Pesanti	67.781	65.399	67.781	65.399	23.942	23.335	23.942	23.335	314,8	306,8	+ 2,6	314,8	306,8	+ 2,6
	Totale	252.035	243.952	252.035	243.952	77.475	75.553	77.475	75.553	1.018,7	993,4	+ 2,5	1.018,7	993,4	+ 2,5
PADOVA-(VE) MESTRE km. 23,3	Leggeri	63.434	63.111	63.434	63.111	53.942	53.636	53.942	53.636	110,7	110,1	+ 0,5	110,7	110,1	+ 0,5
	Pesanti	22.520	22.614	22.520	22.614	19.150	19.219	19.150	19.219	40,6	40,7	- 0,2	40,6	40,7	- 0,2
	Totale	85.954	85.725	85.954	85.725	73.092	72.855	73.092	72.855	151,3	150,8	+ 0,3	151,3	150,8	+ 0,3
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano) km. 180,3	Leggeri	139.909	138.148	139.909	138.148	21.144	21.148	21.144	21.148	341,4	341,5	+ 0,0	341,4	341,5	+ 0,0
	Pesanti	49.665	48.394	49.665	48.394	9.263	8.948	9.263	8.948	149,6	144,5	+ 3,5	149,6	144,5	+ 3,5
	Totale	189.574	186.542	189.574	186.542	30.407	30.096	30.407	30.096	491,0	486,0	+ 1,0	491,0	486,0	+ 1,0
(VE) MESTRE-BELLUNO (Pian di Vedolia) km. 82,2	Leggeri	42.223	40.297	42.223	40.297	16.949	16.034	16.949	16.034	125,4	118,6	+ 5,7	125,4	118,6	+ 5,7
	Pesanti	10.084	9.471	10.084	9.471	3.449	3.248	3.449	3.248	25,5	24,0	+ 6,3	25,5	24,0	+ 6,3
	Totale	52.307	49.768	52.307	49.768	20.398	19.282	20.398	19.282	150,9	142,6	+ 5,8	150,9	142,6	+ 5,8
UDINE-TARVISIO km. 101,2	Leggeri	18.040	17.469	18.040	17.469	7.919	7.850	7.919	7.850	72,1	71,5	+ 0,8	72,1	71,5	+ 0,8
	Pesanti	7.899	7.529	7.899	7.529	5.158	4.978	5.158	4.978	47,0	45,3	+ 3,8	47,0	45,3	+ 3,8
	Totale	25.939	24.998	25.939	24.998	13.077	12.828	13.077	12.828	119,1	116,8	+ 2,0	119,1	116,8	+ 2,0
TORINO-PIACENZA km. 164,9	Leggeri	60.632	57.684	60.632	57.684	19.071	18.481	19.071	18.481	282,6	272,2	+ 3,8	282,6	272,2	+ 3,8
	Pesanti	26.067	24.937	26.067	24.937	10.831	10.729	10.831	10.729	160,5	158,3	+ 1,4	160,5	158,3	+ 1,4
	Totale	86.699	82.621	86.699	82.621	29.902	29.210	29.902	29.210	443,1	430,5	+ 2,9	443,1	430,5	+ 2,9
PIACENZA-BRESCIA (*) (e dir. per Fiorenzuola) km. 88,6	Leggeri	39.549	38.920	39.549	38.920	18.235	17.972	18.235	17.972	123,1	121,3	+ 1,5	123,1	121,3	+ 1,5
	Pesanti	17.109	15.763	17.109	15.763	10.619	9.852	10.619	9.852	71,7	66,5	+ 7,8	71,7	66,5	+ 7,8
	Totale	56.658	54.683	56.658	54.683	28.854	27.824	28.854	27.824	194,8	187,8	+ 3,7	194,8	187,8	+ 3,7
VENTIMIGLIA-SAVONA km. 113,3	Leggeri	50.981	50.240	50.981	50.240	19.445	19.669	19.445	19.669	198,3	200,6	- 1,1	198,3	200,6	- 1,1
	Pesanti	11.601	11.034	11.601	11.034	6.383	6.104	6.383	6.104	65,1	62,2	+ 4,7	65,1	62,2	+ 4,7
	Totale	62.582	61.274	62.582	61.274	25.828	25.773	25.828	25.773	263,4	262,8	+ 0,2	263,4	262,8	+ 0,2
SAVONA-GENOVA km. 45,5	Leggeri	107.548	107.095	107.548	107.095	38.132	38.077	38.132	38.077	156,2	155,9	+ 0,2	156,2	155,9	+ 0,2
	Pesanti	22.945	22.211	22.945	22.211	9.062	8.884	9.062	8.884	37,1	36,4	+ 1,9	37,1	36,4	+ 1,9
	Totale	130.493	129.306	130.493	129.306	47.194	46.961	47.194	46.961	193,3	192,3	+ 0,5	193,3	192,3	+ 0,5
GENOVA-SESTRI L. km. 48,7	Leggeri	79.524	79.051	79.524	79.051	37.464	37.347	37.464	37.347	164,2	163,7	+ 0,3	164,2	163,7	+ 0,3
	Pesanti	13.890	13.703	13.890	13.703	7.940	7.771	7.940	7.771	34,8	34,1	+ 2,1	34,8	34,1	+ 2,1
	Totale	93.414	92.754	93.414	92.754	45.404	45.118	45.404	45.118	199,0	197,8	+ 0,6	199,0	197,8	+ 0,6

(\*) Vedi nota n. 4 pag. 6.



## Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
<b>SESTRI L.-LIVORNO</b> (con dir. per la Spezia) <b>km. 133,4</b>	Leggeri	73.417	71.468	73.417	71.468	21.745	21.451	21.745	21.451	261,1	257,5	+ 1,4	261,1	257,5	+ 1,4
	Pesanti	20.115	19.325	20.115	19.325	7.419	7.230	7.419	7.230	89,1	86,8	+ 2,6	89,1	86,8	+ 2,6
	<b>Totale</b>	<b>93.532</b>	<b>90.793</b>	<b>93.532</b>	<b>90.793</b>	<b>29.164</b>	<b>28.681</b>	<b>29.164</b>	<b>28.681</b>	<b>350,2</b>	<b>344,3</b>	<b>+ 1,7</b>	<b>350,2</b>	<b>344,3</b>	<b>+ 1,7</b>
<b>LIVORNO-CIVITAVECCHIA</b> (tratto Livorno-Rosignano M.) <b>km. 36,6</b>	Leggeri	9.114	9.500	9.114	9.500	8.453	8.719	8.453	8.719	27,8	28,7	- 3,1	27,8	28,7	- 3,1
	Pesanti	3.301	3.482	3.301	3.482	3.059	3.209	3.059	3.209	10,1	10,6	- 4,7	10,1	10,6	- 4,7
	<b>Totale</b>	<b>12.415</b>	<b>12.982</b>	<b>12.415</b>	<b>12.982</b>	<b>11.512</b>	<b>11.928</b>	<b>11.512</b>	<b>11.928</b>	<b>37,9</b>	<b>39,3</b>	<b>- 3,6</b>	<b>37,9</b>	<b>39,3</b>	<b>- 3,6</b>
<b>VIAREGGIO-LUCCA</b> <b>km. 21,5</b>	Leggeri	21.420	20.481	21.420	20.481	21.420	20.481	21.420	20.481	40,8	39,0	+ 4,6	40,8	39,0	+ 4,6
	Pesanti	4.794	4.448	4.794	4.448	4.794	4.448	4.794	4.448	9,1	8,5	+ 7,1	9,1	8,5	+ 7,1
	<b>Totale</b>	<b>26.214</b>	<b>24.929</b>	<b>26.214</b>	<b>24.929</b>	<b>26.214</b>	<b>24.929</b>	<b>26.214</b>	<b>24.929</b>	<b>49,9</b>	<b>47,5</b>	<b>+ 5,1</b>	<b>49,9</b>	<b>47,5</b>	<b>+ 5,1</b>
<b>BOLOGNA-FIRENZE</b> <b>km. 91,1</b>	Leggeri	60.144	61.104	60.144	61.104	28.743	29.649	28.743	29.649	235,7	243,1	- 3,0	235,7	243,1	- 3,0
	Pesanti	23.520	23.085	23.520	23.085	15.303	15.007	15.303	15.007	125,5	123,0	+ 2,0	125,5	123,0	+ 2,0
	<b>Totale</b>	<b>83.664</b>	<b>84.189</b>	<b>83.664</b>	<b>84.189</b>	<b>44.046</b>	<b>44.656</b>	<b>44.046</b>	<b>44.656</b>	<b>361,2</b>	<b>366,1</b>	<b>- 1,3</b>	<b>361,2</b>	<b>366,1</b>	<b>- 1,3</b>
<b>FIRENZE-PISA N.</b> <b>km. 81,7</b>	Leggeri	127.703	125.475	127.703	125.475	36.938	35.928	36.938	35.928	271,6	264,2	+ 2,8	271,6	264,2	+ 2,8
	Pesanti	25.310	24.483	25.310	24.483	8.653	8.239	8.653	8.239	63,6	60,6	+ 5,0	63,6	60,6	+ 5,0
	<b>Totale</b>	<b>153.013</b>	<b>149.958</b>	<b>153.013</b>	<b>149.958</b>	<b>45.591</b>	<b>44.167</b>	<b>45.591</b>	<b>44.167</b>	<b>335,2</b>	<b>324,8</b>	<b>+ 3,2</b>	<b>335,2</b>	<b>324,8</b>	<b>+ 3,2</b>
<b>FIRENZE-ROMA</b> <b>km. 273,0</b>	Leggeri	153.593	151.781	153.593	151.781	30.111	30.298	30.111	30.298	739,8	744,4	- 0,6	739,8	744,4	- 0,6
	Pesanti	44.386	43.236	44.386	43.236	12.596	12.272	12.596	12.272	309,5	301,5	+ 2,7	309,5	301,5	+ 2,7
	<b>Totale</b>	<b>197.979</b>	<b>195.017</b>	<b>197.979</b>	<b>195.017</b>	<b>42.707</b>	<b>42.570</b>	<b>42.707</b>	<b>42.570</b>	<b>1.049,3</b>	<b>1.045,9</b>	<b>+ 0,3</b>	<b>1.049,3</b>	<b>1.045,9</b>	<b>+ 0,3</b>
<b>COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI</b> <b>km. 45,3</b>	Leggeri	27.952	28.280	27.952	28.280	19.000	19.340	19.000	19.340	77,5	78,8	- 1,6	77,5	78,8	- 1,6
	Pesanti	11.736	11.215	11.736	11.215	9.648	9.289	9.648	9.289	39,3	37,9	+ 3,7	39,3	37,9	+ 3,7
	<b>Totale</b>	<b>39.688</b>	<b>39.495</b>	<b>39.688</b>	<b>39.495</b>	<b>28.648</b>	<b>28.629</b>	<b>28.648</b>	<b>28.629</b>	<b>116,8</b>	<b>116,7</b>	<b>+ 0,1</b>	<b>116,8</b>	<b>116,7</b>	<b>+ 0,1</b>
<b>ROMA-CIVITAVECCHIA</b> <b>km. 65,4</b>	Leggeri	43.246	42.170	43.246	42.170	17.201	16.773	17.201	16.773	101,2	98,7	+ 2,5	101,2	98,7	+ 2,5
	Pesanti	8.290	7.919	8.290	7.919	3.637	3.476	3.637	3.476	21,4	20,5	+ 4,4	21,4	20,5	+ 4,4
	<b>Totale</b>	<b>51.536</b>	<b>50.089</b>	<b>51.536</b>	<b>50.089</b>	<b>20.838</b>	<b>20.249</b>	<b>20.838</b>	<b>20.249</b>	<b>122,6</b>	<b>119,2</b>	<b>+ 2,9</b>	<b>122,6</b>	<b>119,2</b>	<b>+ 2,9</b>
<b>ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA</b> (tratto Roma-Torano) (*) <b>km. 79,5</b>	Leggeri	118.527	120.685	118.527	120.685	32.803	33.000	32.803	33.000	234,7	236,1	- 0,6	234,7	236,1	- 0,6
	Pesanti	11.533	11.056	11.533	11.056	3.826	3.727	3.826	3.727	27,4	26,7	+ 2,6	27,4	26,7	+ 2,6
	<b>Totale</b>	<b>130.060</b>	<b>131.741</b>	<b>130.060</b>	<b>131.741</b>	<b>36.629</b>	<b>36.727</b>	<b>36.629</b>	<b>36.727</b>	<b>262,1</b>	<b>262,8</b>	<b>- 0,3</b>	<b>262,1</b>	<b>262,8</b>	<b>- 0,3</b>
<b>ROMA-PESCARA</b> (tratto Torano-Pescara) <b>km. 114,9</b>	Leggeri	29.799	29.561	29.799	29.561	10.123	10.114	10.123	10.114	104,7	104,6	+ 0,1	104,7	104,6	+ 0,1
	Pesanti	6.434	6.215	6.434	6.215	2.424	2.384	2.424	2.384	25,1	24,7	+ 1,6	25,1	24,7	+ 1,6
	<b>Totale</b>	<b>36.233</b>	<b>35.776</b>	<b>36.233</b>	<b>35.776</b>	<b>12.547</b>	<b>12.498</b>	<b>12.547</b>	<b>12.498</b>	<b>129,8</b>	<b>129,3</b>	<b>+ 0,4</b>	<b>129,8</b>	<b>129,3</b>	<b>+ 0,4</b>
<b>ROMA-L'AQUILA-TERAMO</b> (tratto Torano-Teramo) <b>km. 87,0</b>	Leggeri	25.284	25.986	25.284	25.986	8.707	8.651	8.707	8.651	68,2	67,7	+ 0,7	68,2	67,7	+ 0,7
	Pesanti	3.491	3.123	3.491	3.123	1.443	1.349	1.443	1.349	11,3	10,6	+ 6,6	11,3	10,6	+ 6,6
	<b>Totale</b>	<b>28.775</b>	<b>29.109</b>	<b>28.775</b>	<b>29.109</b>	<b>10.150</b>	<b>10.000</b>	<b>10.150</b>	<b>10.000</b>	<b>79,5</b>	<b>78,3</b>	<b>+ 1,5</b>	<b>79,5</b>	<b>78,3</b>	<b>+ 1,5</b>
<b>ANCONA-PESCARA</b> <b>km. 133,8</b>	Leggeri	63.299	61.998	63.299	61.998	23.138	23.350	23.138	23.350	278,6	281,2	- 0,9	278,6	281,2	- 0,9
	Pesanti	21.157	20.619	21.157	20.619	10.475	10.326	10.475	10.326	126,1	124,3	+ 1,4	126,1	124,3	+ 1,4
	<b>Totale</b>	<b>84.456</b>	<b>82.617</b>	<b>84.456</b>	<b>82.617</b>	<b>33.613</b>	<b>33.676</b>	<b>33.613</b>	<b>33.676</b>	<b>404,7</b>	<b>405,5</b>	<b>- 0,2</b>	<b>404,7</b>	<b>405,5</b>	<b>- 0,2</b>

(\*) Comprensivi dei veicoli-km del tratto di penetrazione urbana (km 7,2)



## Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
ROMA-NAPOLI km. 202,0	Leggeri	146.671	143.319	146.671	143.319	41.620	41.466	41.620	41.466	756,7	753,8	+ 0,4	756,7	753,8	+ 0,4
	Pesanti	34.066	33.008	34.066	33.008	12.931	12.556	12.931	12.556	235,1	228,3	+ 3,0	235,1	228,3	+ 3,0
	Totale	180.737	176.327	180.737	176.327	54.551	54.022	54.551	54.022	991,8	982,1	+ 1,0	991,8	982,1	+ 1,0
CASERTA-NOLA-SALERNO km. 55,3	Leggeri	47.329	47.047	47.329	47.047	20.385	20.665	20.385	20.665	101,5	102,8	- 1,3	101,5	102,8	- 1,3
	Pesanti	14.751	14.677	14.751	14.677	7.833	7.901	7.833	7.901	39,0	39,3	- 0,8	39,0	39,3	- 0,8
	Totale	62.080	61.724	62.080	61.724	28.218	28.566	28.218	28.566	140,5	142,1	- 1,1	140,5	142,1	- 1,1
NAPOLI-CANOSA km. 172,3	Leggeri	50.757	51.061	50.757	51.061	14.619	14.747	14.619	14.747	226,7	228,7	- 0,9	226,7	228,7	- 0,9
	Pesanti	10.887	10.841	10.887	10.841	3.912	3.853	3.912	3.853	60,7	59,7	+ 1,7	60,7	59,7	+ 1,7
	Totale	61.644	61.902	61.644	61.902	18.531	18.600	18.531	18.600	287,4	288,4	- 0,3	287,4	288,4	- 0,3
PESCARA-LANCIANO km. 49,7	Leggeri	33.732	33.629	33.732	33.629	19.625	19.933	19.625	19.933	87,8	89,2	- 1,6	87,8	89,2	- 1,6
	Pesanti	12.295	12.308	12.295	12.308	8.291	8.373	8.291	8.373	37,1	37,5	- 1,1	37,1	37,5	- 1,1
	Totale	46.027	45.937	46.027	45.937	27.916	28.306	27.916	28.306	124,9	126,7	- 1,4	124,9	126,7	- 1,4
LANCIANO-CANOSA km. 189,6	Leggeri	23.968	24.024	23.968	24.024	9.619	9.956	9.619	9.956	164,1	169,9	- 3,4	164,1	169,9	- 3,4
	Pesanti	9.483	9.373	9.483	9.373	4.450	4.427	4.450	4.427	75,9	75,5	+ 0,5	75,9	75,5	+ 0,5
	Totale	33.451	33.397	33.451	33.397	14.069	14.383	14.069	14.383	240,0	245,4	- 2,2	240,0	245,4	- 2,2
CANOSA-BARI-TARANTO km. 143,0	Leggeri	20.105	20.056	20.105	20.056	9.262	9.420	9.262	9.420	119,2	121,2	- 1,7	119,2	121,2	- 1,7
	Pesanti	6.073	5.920	6.073	5.920	2.983	2.925	2.983	2.925	38,4	37,6	+ 2,1	38,4	37,6	+ 2,1
	Totale	26.178	25.976	26.178	25.976	12.245	12.345	12.245	12.345	157,6	158,8	- 0,8	157,6	158,8	- 0,8
TANG.LE DI NAPOLI km. 20,2	Leggeri	235.818	232.776	235.818	232.776	127.008	124.903	127.008	124.903	230,9	228,0	+ 1,3	230,9	228,0	+ 1,3
	Pesanti	21.344	21.069	21.344	21.069	11.496	11.305	11.496	11.305	20,9	20,6	+ 1,5	20,9	20,6	+ 1,5
	Totale	257.162	253.845	257.162	253.845	138.504	136.208	138.504	136.208	251,8	248,6	+ 1,3	251,8	248,6	+ 1,3
NAPOLI-SALERNO km. 51,6	Leggeri	130.280	130.318	130.280	130.318	68.170	68.190	68.170	68.190	316,6	316,7	+ 0,0	316,6	316,7	+ 0,0
	Pesanti	13.507	13.392	13.507	13.392	7.918	7.849	7.918	7.849	36,8	36,4	+ 1,1	36,8	36,4	+ 1,1
	Totale	143.787	143.710	143.787	143.710	76.088	76.039	76.088	76.039	353,4	353,1	+ 0,1	353,4	353,1	+ 0,1
MESSINA-CATANIA km. 76,8	Leggeri	57.248	55.359	57.248	55.359	20.125	19.773	20.125	19.773	141,8	139,3	+ 1,8	141,8	139,3	+ 1,8
	Pesanti	8.057	7.890	8.057	7.890	4.415	4.410	4.415	4.410	31,1	31,1	-	31,1	31,1	-
	Totale	65.305	63.249	65.305	63.249	24.540	24.183	24.540	24.183	172,9	170,4	+ 1,5	172,9	170,4	+ 1,5
MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano) km. 114,8	Leggeri	38.664	37.826	38.664	37.826	9.984	9.741	9.984	9.741	113,5	112,0	+ 1,3	113,5	112,0	+ 1,3
	Pesanti	5.651	5.560	5.651	5.560	1.797	1.784	1.797	1.784	20,4	20,5	- 0,5	20,4	20,5	- 0,5
	Totale	44.315	43.386	44.315	43.386	11.781	11.525	11.781	11.525	133,9	132,5	+ 1,1	133,9	132,5	+ 1,1
MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono) km. 25,8	Leggeri	3.893	3.844	3.893	3.844	3.893	3.844	3.893	3.844	8,6	8,5	+ 1,2	8,6	8,5	+ 1,2
	Pesanti	863	923	863	923	863	923	863	923	1,9	2,0	- 5,0	1,9	2,0	- 5,0
	Totale	4.756	4.767	4.756	4.767	4.756	4.767	4.756	4.767	10,5	10,5	-	10,5	10,5	-
TOTALE GENERALE km. 5.387,9						25.165	24.894	25.165	24.894	12.203,0	12.071,2	+ 1,1	12.203,0	12.071,2	+ 1,1
						8.912	8.691	8.912	8.691	4.321,7	4.214,4	+ 2,5	4.321,7	4.214,4	+ 2,5
						34.077	33.585	34.077	33.585	16.524,7	16.285,6	+ 1,5	16.524,7	16.285,6	+ 1,5



# Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
TRAFORO DEL MONTE BIANCO km. 5,8	Leggeri	2.731	2.486	2.527	2.618	2.731	2.486	2.527	2.618	2,88	2,62	+ 9,9	5,30	3,46	+ 53,2
	Pesanti	995	222	876	209	995	222	876	209	1,05	0,24	+337,5	1,84	0,28	+557,1
	Totale	3.726	2.708	3.403	2.827	3.726	2.708	3.403	2.827	3,93	2,86	+ 37,4	7,14	3,74	+ 90,9
TRAFORO DEL GRAN S. BERNARDO km. 12,8	Leggeri	1.721	1.571	1.375	1.554	1.721	1.571	1.375	1.554	2,00	1,83	+ 9,3	3,19	3,60	- 11,4
	Pesanti	259	346	244	315	259	346	244	315	0,30	0,40	- 25,0	0,57	0,73	- 21,9
	Totale	1.980	1.917	1.619	1.869	1.980	1.917	1.619	1.869	2,30	2,23	+ 3,1	3,76	4,33	- 13,2
TRAFORO DEL FREJUS km. 6,8	Leggeri	2.249	2.342	2.174	2.470	2.249	2.342	2.174	2.470	1,39	1,45	- 4,1	2,68	3,04	- 11,8
	Pesanti	3.529	4.356	3.881	4.443	3.529	4.356	3.881	4.443	2,18	2,70	- 19,3	4,53	5,47	- 17,2
	Totale	5.778	6.698	6.055	6.913	5.778	6.698	6.055	6.913	3,57	4,15	- 14,0	7,21	8,51	- 15,3
SARRE-TRAFORO M.TE BIANCO (tratto Sarre-Morgex) km. 27,0	Leggeri	5.942	5.291	6.146	5.118	5.920	5.254	6.122	5.080	14,5	11,5	+ 26,1	29,9	22,0	+ 35,9
	Pesanti	1.535	738	1.371	628	1.532	733	1.367	733	3,8	1,6	+137,5	6,7	2,7	+148,1
	Totale	7.477	6.029	7.517	5.746	7.452	5.987	7.489	5.813	18,3	13,1	+ 39,7	36,6	24,7	+ 48,2
TORINO-BARDONECCHIA km. 72,4	Leggeri	14.530	12.361	16.329	14.522	14.530	12.361	16.329	14.522	47,8	40,7	+ 17,4	107,0	95,1	+ 12,5
	Pesanti	8.912	10.796	9.256	10.839	8.912	10.796	9.256	10.839	29,4	35,6	- 17,4	60,6	71,0	- 14,6
	Totale	23.442	23.157	25.585	25.361	23.442	23.157	25.585	25.361	77,2	76,3	+ 1,2	167,6	166,1	+ 0,9
QUINCINETTO-AOSTA km. 59,5	Leggeri	24.570	22.506	25.013	22.842	14.866	9.596	14.996	11.631	80,5	74,7	+ 7,8	161,5	148,0	+ 9,1
	Pesanti	4.635	3.868	4.243	3.586	3.108	1.733	2.804	1.844	16,8	12,9	+ 30,2	30,2	23,4	+ 29,1
	Totale	29.205	26.374	29.256	26.428	17.974	11.329	17.800	13.475	97,3	87,6	+ 11,1	191,7	171,4	+ 11,8
TORINO-IVREA-QUINCINETTO km. 51,2	Leggeri	34.957	32.302	34.670	31.963	16.798	15.640	16.515	15.400	84,1	78,3	+ 7,4	164,4	153,3	+ 7,2
	Pesanti	7.158	5.971	6.744	5.657	3.128	2.715	2.949	2.581	15,7	13,6	+ 15,4	29,4	25,7	+ 14,4
	Totale	42.115	38.273	41.414	37.620	19.926	18.355	19.464	17.981	99,8	91,9	+ 8,6	193,8	179,0	+ 8,3
IVREA-SANTHÌÀ km. 23,6	Leggeri	14.519	13.253	14.785	13.377	13.097	11.974	13.484	12.190	28,6	26,2	+ 9,2	58,6	53,0	+ 10,6
	Pesanti	3.318	2.495	3.048	2.305	3.005	2.211	2.753	2.033	6,6	4,8	+ 37,5	12,0	8,8	+ 36,4
	Totale	17.837	15.748	17.833	15.682	16.102	14.185	16.237	14.223	35,2	31,0	+ 13,5	70,6	61,8	+ 14,2
TORINO-SAVONA km. 130,9	Leggeri	43.052	38.607	38.530	36.013	17.765	15.267	15.011	13.674	211,7	182,1	+ 16,3	355,8	324,1	+ 9,8
	Pesanti	9.136	8.391	8.749	8.159	3.353	3.067	3.183	2.961	40,0	36,5	+ 9,6	75,5	70,2	+ 7,5
	Totale	52.188	46.998	47.279	44.172	21.118	18.334	18.194	16.635	251,7	218,6	+ 15,1	431,3	394,3	+ 9,4
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7) km. 83,7	Leggeri	53.804	48.016	45.580	42.474	31.553	27.599	26.073	24.023	240,3	210,2	+ 14,3	395,0	363,9	+ 8,5
	Pesanti	13.430	12.673	12.765	12.110	8.045	7.533	7.598	7.192	61,3	57,4	+ 6,8	115,1	108,9	+ 5,7
	Totale	67.234	60.689	58.345	54.584	39.598	35.132	33.671	31.215	301,6	267,6	+ 12,7	510,1	472,8	+ 7,9
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona e coll. con Santhià) km. 161,2	Leggeri	60.202	54.441	54.404	50.421	14.890	13.415	13.113	12.152	218,4	196,8	+ 11,0	382,6	354,6	+ 7,9
	Pesanti	14.808	13.692	14.088	13.169	3.674	3.340	3.447	3.170	53,9	49,0	+ 10,0	100,6	92,5	+ 8,8
	Totale	75.010	68.133	68.492	63.590	18.564	16.755	16.560	15.322	272,3	245,8	+ 10,8	483,2	447,1	+ 8,1



## Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO km. 77,7	Leggeri	246.915	235.293	231.482	222.426	69.391	66.059	64.700	62.198	490,6	467,1	+ 5,0	909,9	874,7	+ 4,0
	Pesanti	45.883	44.825	44.214	42.760	12.914	12.582	12.399	11.964	91,3	89,0	+ 2,6	174,4	168,3	+ 3,6
	Totale	292.798	280.118	275.696	265.186	82.305	78.641	77.099	74.162	581,9	556,1	+ 4,6	1.084,3	1.043,0	+ 4,0
DIRAMAZIONE A8/A26 km. 24,0	Leggeri	49.315	45.352	44.659	41.903	52.105	47.719	46.882	43.889	113,8	104,2	+ 9,2	203,7	190,7	+ 6,8
	Pesanti	9.248	8.998	8.860	8.644	9.629	9.418	9.206	9.075	21,0	20,6	+ 1,9	40,0	39,4	+ 1,5
	Totale	58.563	54.350	53.519	50.547	61.734	57.137	56.088	52.964	134,8	124,8	+ 8,0	243,7	230,1	+ 5,9
MILANO-SERRAVALLE km. 86,3	Leggeri	79.911	73.595	72.108	67.938	41.806	37.750	36.338	33.942	328,3	296,5	+ 10,7	567,6	530,2	+ 7,1
	Pesanti	20.061	19.160	19.464	18.475	8.819	8.404	8.464	8.100	69,3	66,0	+ 5,0	132,2	126,5	+ 4,5
	Totale	99.972	92.755	91.572	86.413	50.625	46.154	44.802	42.042	397,6	362,5	+ 9,7	699,8	656,7	+ 6,6
GENOVA-SERRAVALLE km. 50,0	Leggeri	119.672	115.828	112.978	110.503	29.713	27.935	26.450	25.528	135,2	127,1	+ 6,4	239,4	231,0	+ 3,6
	Pesanti	22.807	22.313	22.098	21.771	6.780	6.568	6.527	6.382	30,9	29,9	+ 3,3	59,1	57,8	+ 2,2
	Totale	142.479	138.141	135.076	132.274	36.493	34.503	32.977	31.910	166,1	157,0	+ 5,8	298,5	288,8	+ 3,4
MILANO-BOLOGNA km. 192,1	Leggeri	179.916	174.668	163.546	160.840	61.539	59.549	53.686	52.877	1.075,8	1.041,0	+ 3,3	1.866,7	1.838,6	+ 1,5
	Pesanti	65.647	63.613	63.063	61.320	22.414	22.186	21.653	21.337	391,8	387,8	+ 1,0	752,9	741,9	+ 1,5
	Totale	245.563	238.281	226.609	222.160	83.953	81.735	75.339	74.214	1.467,6	1.428,8	+ 2,7	2.619,6	2.580,5	+ 1,5
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona) km. 224,0	Leggeri	96.554	89.999	90.810	85.616	27.330	26.175	24.725	23.866	557,1	533,5	+ 4,4	1.002,4	967,6	+ 3,6
	Pesanti	31.451	30.740	29.347	28.783	11.190	11.216	10.240	10.298	228,1	228,6	- 0,2	415,2	417,5	- 0,6
	Totale	128.005	120.739	120.157	114.399	38.520	37.391	34.965	34.164	785,2	762,1	+ 3,0	1.417,6	1.385,1	+ 2,3
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena) km. 90,0	Leggeri	51.271	48.605	47.754	45.854	29.240	27.206	26.515	25.068	239,5	222,8	+ 7,5	431,9	408,4	+ 5,8
	Pesanti	22.582	21.715	21.711	20.958	13.060	12.345	12.366	11.804	107,0	101,1	+ 5,8	201,4	192,2	+ 4,8
	Totale	73.853	70.320	69.465	66.812	42.300	39.551	38.881	36.872	346,5	323,9	+ 7,0	633,3	600,6	+ 5,4
TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene- Rocchette) km. 36,4	Leggeri	28.002	27.323	27.358	26.475	16.144	15.562	15.860	15.153	53,5	51,5	+ 3,9	104,5	99,8	+ 4,7
	Pesanti	10.776	10.670	10.637	10.388	5.176	5.157	5.108	5.000	17,1	17,1	-	33,6	32,9	+ 2,1
	Totale	38.778	37.993	37.995	36.863	21.320	20.719	20.968	20.153	70,6	68,6	+ 2,9	138,1	132,7	+ 4,1
PARMA-LA SPEZIA km. 101,0	Leggeri	34.875	32.253	29.766	28.229	20.394	18.357	16.041	15.084	187,4	168,7	+ 11,1	293,2	275,8	+ 6,3
	Pesanti	10.334	10.121	9.716	9.485	6.171	6.045	5.695	5.578	56,7	55,6	+ 2,0	104,1	102,0	+ 2,1
	Totale	45.209	42.374	39.482	37.714	26.565	24.402	21.736	20.662	244,1	224,3	+ 8,8	397,3	377,8	+ 5,2
BOLOGNA-PADOVA km. 127,3	Leggeri	87.534	84.422	83.140	80.182	30.096	29.148	27.888	27.200	348,6	337,7	+ 3,2	642,6	626,7	+ 2,5
	Pesanti	30.553	29.137	29.628	28.184	11.137	10.785	10.693	10.365	129,0	124,9	+ 3,3	246,4	238,8	+ 3,2
	Totale	118.087	113.559	112.768	108.366	41.233	39.933	38.581	37.565	477,6	462,6	+ 3,2	889,0	865,5	+ 2,7
BOLOGNA-ANCONA km. 236,0	Leggeri	208.414	202.089	189.346	185.722	48.866	46.571	41.848	40.785	1.049,4	1.000,2	+ 4,9	1.787,6	1.742,2	+ 2,6
	Pesanti	63.202	61.037	60.442	58.359	16.947	16.565	16.148	15.830	363,9	355,8	+ 2,3	689,8	676,2	+ 2,0
	Totale	271.616	263.126	249.788	244.081	65.813	63.136	57.996	56.615	1.413,3	1.356,0	+ 4,2	2.477,4	2.418,4	+ 2,4
RACCORDO DI RAVENNA km. 29,3	Leggeri	21.450	19.421	17.987	16.759	16.237	14.771	13.036	12.271	43,3	39,4	+ 9,9	69,1	65,1	+ 6,1
	Pesanti	5.224	4.778	5.005	4.581	3.855	3.533	3.704	3.381	10,3	9,4	+ 9,6	19,6	17,9	+ 9,5
	Totale	26.674	24.199	22.991	21.340	20.092	18.304	16.740	15.652	53,6	48,8	+ 9,8	88,7	83,0	+ 6,9



## Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
TORINO-MILANO km. 127,0	Leggeri	86.221	81.942	83.103	79.044	36.779	35.111	35.354	33.889	425,0	404,4	+ 5,1	812,7	777,6	+ 4,5
	Pesanti	29.150	27.176	28.712	26.685	12.518	12.161	12.379	12.220	144,7	140,0	+ 3,4	284,6	275,0	+ 3,5
	Totale	115.371	109.118	111.815	105.729	49.297	47.272	47.733	46.109	569,7	544,4	+ 4,6	1.097,3	1.052,6	+ 4,2
MILANO-BRESCIA km. 93,5	Leggeri	206.922	197.435	197.979	190.051	79.439	75.715	74.508	71.770	675,9	644,2	+ 4,9	1.260,9	1.214,6	+ 3,8
	Pesanti	64.410	62.478	63.434	61.088	26.548	26.123	26.099	25.535	225,9	222,3	+ 1,6	441,7	432,1	+ 2,2
	Totale	271.332	259.913	261.413	251.139	105.987	101.838	100.607	97.305	901,8	866,5	+ 4,1	1.702,6	1.646,7	+ 3,4
BRESCIA-PADOVA km. 146,1	Leggeri	211.257	202.523	197.830	190.604	64.642	61.567	59.118	56.918	859,4	818,5	+ 5,0	1.563,3	1.505,1	+ 3,9
	Pesanti	71.786	70.104	69.795	67.764	25.517	25.004	24.734	24.174	339,2	332,4	+ 2,0	654,1	639,3	+ 2,3
	Totale	283.043	272.627	267.625	258.368	90.159	86.571	83.852	81.092	1.198,6	1.150,9	+ 4,1	2.217,4	2.144,4	+ 3,4
PADOVA-(VE) MESTRE km. 23,3	Leggeri	71.075	71.383	67.274	67.268	60.633	61.121	57.304	57.396	126,2	127,2	- 0,8	236,9	237,2	- 0,1
	Pesanti	23.958	24.228	23.245	23.427	20.438	20.745	19.800	19.989	43,5	44,2	- 1,6	84,0	84,9	- 1,1
	Totale	95.033	95.611	90.519	90.695	81.071	81.866	77.104	77.385	169,7	171,4	- 1,0	320,9	322,1	- 0,4
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano) km. 180,3	Leggeri	163.060	161.244	151.543	149.760	27.542	28.829	24.361	24.005	449,6	438,0	+ 2,6	791,0	779,5	+ 1,5
	Pesanti	53.720	53.185	51.699	50.802	10.422	10.184	9.846	9.569	170,1	166,3	+ 2,3	319,7	310,7	+ 2,9
	Totale	216.780	214.429	203.242	200.562	37.964	39.013	34.207	33.574	619,7	604,3	+ 2,5	1.110,7	1.090,2	+ 1,9
(VE) MESTRE-BELLUNO (Pian di Vedoià) km. 82,2	Leggeri	40.055	39.220	41.133	39.755	15.344	14.741	16.142	15.384	114,8	110,3	+ 4,1	240,2	228,9	+ 4,9
	Pesanti	10.302	9.943	10.194	9.708	3.542	3.431	3.496	3.340	26,5	25,7	+ 3,1	52,0	49,7	+ 4,6
	Totale	50.357	49.163	51.327	49.463	18.886	18.172	19.638	18.724	141,3	136,0	+ 3,9	292,2	278,6	+ 4,9
UDINE-TARVISIO km. 101,2	Leggeri	24.233	23.010	21.154	20.255	13.283	12.562	10.616	10.219	122,3	115,7	+ 5,7	194,5	187,2	+ 3,9
	Pesanti	9.447	9.061	8.677	8.299	6.465	6.233	5.815	5.609	59,5	57,4	+ 3,7	106,5	102,7	+ 3,7
	Totale	33.680	32.071	29.831	28.554	19.748	18.795	16.431	15.828	181,8	173,1	+ 5,0	301,0	289,9	+ 3,8
TORINO-PIACENZA km. 164,9	Leggeri	71.275	66.372	65.983	62.052	23.599	22.140	21.347	20.321	353,5	329,9	+ 7,2	636,1	602,0	+ 5,7
	Pesanti	27.605	26.511	26.840	25.728	11.412	11.365	11.124	11.048	171,0	169,5	+ 0,9	331,5	327,9	+ 1,1
	Totale	98.880	92.883	92.823	87.780	35.011	33.505	32.471	31.369	524,5	499,4	+ 5,0	967,6	929,9	+ 4,1
PIACENZA-BRESCIA (*) (e dir. per Fiorenzuola) km. 88,6	Leggeri	44.042	43.054	42.051	40.998	21.013	20.953	19.748	19.471	145,0	143,0	+ 1,4	268,0	264,2	+ 1,4
	Pesanti	17.588	16.748	17.447	16.258	10.863	10.587	10.802	10.222	75,0	72,2	+ 3,9	146,5	138,6	+ 5,7
	Totale	61.630	59.802	59.498	57.256	31.876	31.540	30.550	29.693	220,0	215,2	+ 2,2	414,5	402,8	+ 2,9
VENTIMIGLIA-SAVONA km. 113,3	Leggeri	67.769	61.075	59.422	55.687	26.440	24.119	22.962	21.906	272,6	248,7	+ 9,6	470,9	449,2	+ 4,8
	Pesanti	13.203	12.237	12.406	11.639	7.117	6.669	6.752	6.388	73,4	68,7	+ 6,8	138,5	131,0	+ 5,7
	Totale	80.972	73.312	71.828	67.326	33.557	30.788	29.714	28.294	346,0	317,4	+ 9,0	609,4	580,2	+ 5,0
SAVONA-GENOVA km. 45,5	Leggeri	133.696	123.947	120.694	115.568	49.261	45.271	43.727	41.694	204,0	187,4	+ 8,9	360,1	343,4	+ 4,9
	Pesanti	24.966	23.702	23.961	22.961	10.038	9.564	9.552	9.226	41,6	39,6	+ 5,1	78,7	76,0	+ 3,6
	Totale	158.662	147.649	144.655	138.529	59.299	54.835	53.279	50.920	245,6	227,0	+ 8,2	438,8	419,4	+ 4,6
GENOVA-SESTRI L. km. 48,7	Leggeri	92.475	88.026	86.035	83.563	47.386	44.334	42.452	40.860	210,0	196,5	+ 6,9	374,2	360,2	+ 3,9
	Pesanti	15.216	14.742	14.557	14.225	8.908	8.533	8.426	8.154	39,5	37,8	+ 4,5	74,3	71,9	+ 3,3
	Totale	107.691	102.768	100.592	97.788	56.294	52.867	50.878	49.014	249,5	234,3	+ 6,5	448,5	432,1	+ 3,8

(\*) Vedi nota n. 4 pag. 6



## Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
SESTRI L.-LIVORNO (con dir. per la Spezia) km. 133,4	Leggeri	98.963	91.174	86.261	81.375	30.176	27.878	25.983	24.682	366,3	338,4	+ 8,2	627,4	596,0	+ 5,3
	Pesanti	23.032	22.163	21.582	20.752	8.502	8.206	7.965	7.721	103,2	99,6	+ 3,6	192,3	186,4	+ 3,2
	Totale	121.995	113.337	107.843	102.127	38.678	36.084	33.948	32.403	469,5	438,0	+ 7,2	819,7	782,4	+ 4,8
LIVORNO-CIVITAVECCHIA (tratto Livorno-Rosignano M.) km. 36,6	Leggeri	18.539	16.625	13.910	13.082	17.107	15.340	12.804	12.048	57,0	51,1	+ 11,5	84,8	79,8	+ 6,3
	Pesanti	4.445	4.537	3.914	4.032	4.095	4.194	3.580	3.704	13,6	14,0	- 2,9	23,7	24,5	- 3,3
	Totale	22.984	21.162	17.824	17.114	21.202	19.534	16.384	15.752	70,6	65,1	+ 8,4	108,5	104,3	+ 4,0
VIAREGGIO-LUCCA km. 21,5	Leggeri	29.697	27.124	25.581	23.821	29.697	27.124	25.581	23.821	57,2	52,2	+ 9,6	97,9	91,2	+ 7,3
	Pesanti	5.427	5.113	5.112	4.783	5.427	5.113	5.112	4.783	10,4	9,8	+ 6,1	19,6	18,3	+ 7,1
	Totale	35.124	32.237	30.693	28.604	35.124	32.237	30.693	28.604	67,6	62,0	+ 9,0	117,5	109,5	+ 7,3
BOLOGNA-FIRENZE km. 91,1	Leggeri	71.466	70.304	65.837	65.729	37.612	36.713	33.202	33.200	311,8	304,4	+ 2,4	547,5	547,4	0,0
	Pesanti	25.441	25.057	24.486	24.077	16.531	16.416	15.921	15.716	137,0	136,1	+ 0,7	262,5	259,1	+ 1,3
	Totale	96.907	95.361	90.323	89.806	54.143	53.129	49.123	48.916	448,8	440,5	+ 1,9	810,0	806,5	+ 0,4
FIRENZE-PISA N. km. 81,7	Leggeri	140.119	136.087	133.945	130.811	45.046	42.449	41.015	39.207	334,9	315,6	+ 6,1	606,5	579,8	+ 4,6
	Pesanti	26.956	26.443	26.137	25.468	9.475	9.164	9.066	8.704	70,4	68,1	+ 3,4	134,1	128,7	+ 4,2
	Totale	167.075	162.530	160.082	156.279	54.521	51.613	50.081	47.911	405,3	383,7	+ 5,6	740,6	708,5	+ 4,5
FIRENZE-ROMA km. 273,0	Leggeri	175.422	170.792	164.568	161.339	36.990	35.471	33.569	32.899	918,9	881,2	+ 4,3	1.658,8	1.625,6	+ 2,0
	Pesanti	48.070	47.127	46.238	45.192	13.573	13.284	13.087	12.781	337,2	330,0	+ 2,2	646,7	631,6	+ 2,4
	Totale	223.492	217.919	210.806	206.531	50.563	48.755	46.656	45.680	1.256,1	1.211,2	+ 3,7	2.305,5	2.257,2	+ 2,1
COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI km. 45,3	Leggeri	35.704	33.584	31.849	30.947	25.442	23.717	22.239	21.540	104,9	97,8	+ 7,3	182,3	176,6	+ 3,2
	Pesanti	12.826	12.286	12.284	11.753	10.547	10.164	10.100	9.729	43,5	41,9	+ 3,8	82,8	79,8	+ 3,8
	Totale	48.530	45.870	44.133	42.700	35.989	33.881	32.339	31.269	148,4	139,7	+ 6,2	265,1	256,4	+ 3,4
ROMA-CIVITAVECCHIA km. 65,4	Leggeri	62.439	55.552	52.895	48.898	24.868	22.100	21.056	19.451	148,0	131,5	+ 12,5	249,2	230,3	+ 8,2
	Pesanti	9.807	9.132	9.053	8.529	4.290	3.995	3.966	3.737	25,5	23,8	+ 7,1	46,9	44,2	+ 6,1
	Totale	72.246	64.684	61.948	57.427	29.158	26.095	25.022	23.188	173,5	155,3	+ 11,7	296,1	274,5	+ 7,9
ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA (tratto Roma-Torano) (*) km. 79,5	Leggeri	118.783	121.568	118.656	121.129	35.561	34.995	34.189	34.003	257,3	253,2	+ 1,6	492,0	489,3	+ 0,6
	Pesanti	12.044	11.700	11.790	11.380	4.115	4.004	3.971	3.867	29,8	29,0	+ 2,8	57,1	55,6	+ 2,7
	Totale	130.827	133.268	130.446	132.509	39.676	38.999	38.160	37.870	287,1	282,2	+ 1,7	549,1	544,9	+ 0,8
ROMA-PESCARA (tratto Torano-Pescara) km. 114,9	Leggeri	34.418	32.809	32.136	31.194	12.435	11.764	11.285	10.944	130,0	123,0	+ 5,7	234,7	227,6	+ 3,1
	Pesanti	7.318	6.884	6.878	6.551	2.741	2.617	2.583	2.501	28,7	27,4	+ 4,7	53,7	52,0	+ 3,3
	Totale	41.736	39.693	39.014	37.745	15.176	14.381	13.868	13.445	158,7	150,4	+ 5,5	288,4	279,6	+ 3,1
ROMA-L'AQUILA-TERAMO (tratto Torano-Teramo) km. 87,0	Leggeri	2.862	27.066	27.083	26.529	10.916	10.129	9.818	9.394	86,4	80,2	+ 7,7	154,6	147,9	+ 4,5
	Pesanti	4.019	3.658	3.757	3.392	1.683	1.549	1.564	1.450	13,3	12,3	+ 8,1	24,6	22,8	+ 7,9
	Totale	6.881	30.724	30.840	29.921	12.599	11.678	11.382	10.844	99,7	92,5	+ 7,8	179,2	170,7	+ 5,0
ANCONA-PESCARA km. 133,8	Leggeri	76.241	72.659	69.806	67.358	30.215	28.804	26.696	26.092	367,9	350,7	+ 4,9	646,5	631,9	+ 2,3
	Pesanti	23.414	22.737	22.292	21.684	11.605	11.325	11.044	10.828	141,3	137,9	+ 2,5	267,4	262,2	+ 2,0
	Totale	99.655	95.396	92.098	89.042	41.820	40.129	37.740	36.920	509,2	488,6	+ 4,2	913,9	894,1	+ 2,2

(\*) Comprensivi dei veicoli-km del tratto di penetrazione urbana (km 7,2)



## Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
ROMA-NAPOLI km. 202,0	Leggeri	165.265	156.643	156.019	150.018	51.231	48.141	46.452	44.822	941,7	884,9	+ 6,4	1.698,4	1.638,8	+ 3,6
	Pesanti	37.174	35.483	35.629	34.253	14.206	13.672	13.572	13.117	261,1	251,3	+ 3,9	496,2	479,6	+ 3,5
	Totale	202.439	192.126	191.648	184.271	65.437	61.813	60.024	57.939	1.202,8	1.136,2	+ 5,9	2.194,6	2.118,4	+ 3,6
CASERTA-NOLA-SALERNO km. 55,3	Leggeri	56.800	52.612	52.091	49.845	26.049	24.178	23.233	22.431	131,1	121,7	+ 7,7	232,5	224,5	+ 3,6
	Pesanti	15.905	15.406	15.331	15.044	8.487	8.308	8.162	8.106	42,7	41,8	+ 2,2	81,7	81,1	+ 0,7
	Totale	72.705	68.018	67.422	64.889	34.536	32.486	31.395	30.537	173,8	163,5	+ 6,3	314,2	305,6	+ 2,8
NAPOLI-CANOSA km. 172,3	Leggeri	59.154	56.129	54.978	53.609	18.015	17.039	16.326	15.900	282,5	267,2	+ 5,7	509,2	495,9	+ 2,7
	Pesanti	11.967	11.592	11.430	11.218	4.310	4.173	4.112	4.014	67,6	65,4	+ 3,4	128,2	125,2	+ 2,4
	Totale	71.121	67.721	66.408	64.827	22.325	21.212	20.438	19.914	350,1	332,6	+ 5,3	637,4	621,1	+ 2,6
PESCARA-LANCIANO km. 49,7	Leggeri	41.605	39.715	37.690	36.689	25.464	24.208	22.561	22.082	115,2	109,5	+ 5,2	202,9	198,6	+ 2,2
	Pesanti	13.741	13.381	13.022	12.847	9.278	9.106	8.787	8.741	42,0	41,2	+ 1,9	79,0	78,6	+ 0,5
	Totale	55.346	53.096	50.712	49.536	34.742	33.314	31.348	30.823	157,2	150,7	+ 4,3	281,9	277,2	+ 1,7
LANCIANO-CANOSA km. 189,6	Leggeri	31.391	29.399	27.700	26.726	13.680	12.793	11.661	11.382	236,0	220,7	+ 6,9	400,2	390,6	+ 2,5
	Pesanti	10.569	10.305	10.029	9.841	4.978	4.870	4.716	4.650	85,9	84,0	+ 2,3	161,8	159,6	+ 1,4
	Totale	41.960	39.704	37.729	36.567	18.658	17.663	16.377	16.032	321,9	304,7	+ 5,6	562,0	550,2	+ 2,1
CANOSA-BARI-TARANTO km. 143,0	Leggeri	25.558	23.751	22.846	21.914	12.255	11.616	10.767	10.524	159,5	151,2	+ 5,5	278,7	272,4	+ 2,3
	Pesanti	6.658	6.408	6.367	6.165	3.291	3.198	3.138	3.062	42,8	41,6	+ 2,9	81,2	79,3	+ 2,4
	Totale	32.216	30.159	29.213	28.079	15.546	14.814	13.905	13.586	202,3	192,8	+ 4,9	359,9	351,7	+ 2,3
TANG.LE DI NAPOLI km. 20,2	Leggeri	250.384	244.812	241.758	238.827	133.345	131.361	130.194	128.150	245,1	242,4	+ 1,1	476,0	470,4	+ 1,2
	Pesanti	22.663	22.159	21.882	21.617	12.069	11.890	11.784	11.599	22,2	21,9	+ 1,4	43,1	42,5	+ 1,4
	Totale	273.047	266.971	263.640	260.444	145.414	143.251	141.978	139.749	267,3	264,3	+ 1,1	519,1	512,9	+ 1,2
NAPOLI-SALERNO km. 51,6	Leggeri	147.309	144.198	138.841	137.296	77.080	75.452	72.650	71.841	361,9	354,3	+ 2,1	678,5	671,0	+ 1,1
	Pesanti	15.320	15.084	14.419	14.243	8.976	8.836	8.449	8.345	42,1	41,5	+ 1,4	78,9	77,9	+ 1,3
	Totale	162.629	159.282	153.260	151.539	86.056	84.288	81.099	80.186	404,0	395,8	+ 2,1	757,4	748,9	+ 1,1
MESSINA-CATANIA km. 76,8	Leggeri	68.823	63.467	63.071	59.435	26.165	23.316	22.660	21.554	179,3	166,0	+ 8,0	321,1	305,3	+ 5,2
	Pesanti	9.229	8.890	8.647	8.349	4.940	4.802	4.679	4.607	35,2	34,2	+ 2,9	66,3	65,3	+ 1,5
	Totale	78.052	72.357	71.718	67.784	31.105	28.118	27.339	26.161	214,5	200,2	+ 7,1	387,4	370,6	+ 4,5
MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano) km. 114,8	Leggeri	45.434	42.380	42.063	40.116	11.805	11.129	10.840	10.435	135,7	127,9	+ 6,1	249,2	239,9	+ 3,9
	Pesanti	6.262	6.006	5.958	5.784	2.021	1.941	1.899	1.862	23,2	22,3	+ 4,0	43,7	42,8	+ 2,1
	Totale	51.696	48.386	48.021	45.900	13.826	13.070	12.739	12.297	158,9	150,2	+ 5,8	292,9	282,7	+ 3,6
MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono) km. 25,8	Leggeri	5.885	5.272	4.895	4.562	5.885	5.272	4.895	4.562	13,1	11,7	+ 12,0	21,7	20,2	+ 7,4
	Pesanti	1.073	1.056	968	990	1.073	1.056	968	990	2,4	2,4	-	4,3	4,4	- 2,3
	Totale	6.958	6.328	5.863	5.552	6.958	6.328	5.863	5.552	15,5	14,1	+ 9,9	26,0	24,6	+ 5,7
TOTALE GENERALE km. 5.387,9						31.554	29.845	28.377	27.384	15.471,0	14.633,0	+ 5,7	27.673,9	26.704,9	+ 3,6
						9.759	9.305	9.337	9.100	4.784,7	4.660,4	+ 2,7	9.105,7	8.874,5	+ 2,6
						41.313	39.350	37.714	36.484	20.255,7	19.293,4	+ 5,0	36.779,6	35.579,4	+ 3,4





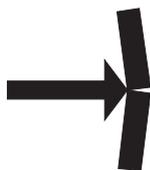
## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti											Persone coinvolte in incidenti								
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone			Feriti			Morti					
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	Valori trimestrali		Valori da inizio anno	Valori trimestrali		Valori da inizio anno			
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame			
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7)	leggeri	numero	114	159	114	159	1	1	1	1	34	42	34	42	63	66	63	66	1	1	1	1
		pesanti	31	40	31	40	2	-	2	-	5	4	5	4	9	4	9	4	3	-	3	-
	km. 83,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	145	199	145	199	3	1	3	1	39	46	39	46	72	70	72	70	4	1	4
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona T. e coll. con Santhià)	leggeri	numero	69	82	69	82	-	1	-	1	19	14	19	14	24	17	24	17	-	1	-	1
		pesanti	20	30	20	30	-	-	-	-	3	6	3	6	4	6	4	6	-	-	-	-
	km. 161,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	89	112	89	112	-	1	-	1	22	20	22	20	28	23	28	23	-	1	-
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO	leggeri	numero	206	221	206	221	-	4	-	4	84	79	84	79	151	144	151	144	-	4	-	4
		pesanti	28	60	28	60	-	3	-	3	9	12	9	12	13	16	13	16	-	3	-	3
	km. 77,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	234	281	234	281	-	7	-	7	93	91	93	91	164	160	164	160	-	7	-
DIRAMAZIONE A8/A26	leggeri	numero	31	39	31	39	1	-	1	-	7	15	7	15	13	24	13	24	1	-	1	-
		pesanti	6	8	6	8	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-
	km. 24,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	37	47	37	47	1	-	1	-	8	15	8	15	14	24	14	24	1	-	1
MILANO-SERRAVALLE	leggeri	numero	75	117	75	117	1	3	1	3	27	37	27	37	42	57	42	57	1	3	1	3
		pesanti	37	13	37	13	-	1	-	1	5	4	5	4	3	4	3	4	-	1	-	1
	km. 86,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	112	130	112	130	1	4	1	4	32	41	32	41	45	61	45	61	1	4	1
GENOVA-SERRAVALLE	leggeri	numero	147	164	147	164	3	-	3	-	37	13	37	13	56	23	56	23	3	-	3	-
		pesanti	40	44	40	44	-	1	-	1	5	4	5	4	8	4	8	4	-	1	-	1
	km. 50,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	187	208	187	208	3	1	3	1	42	17	42	17	64	27	64	27	3	1	3
MILANO-BOLOGNA	leggeri	numero	383	461	383	461	1	4	1	4	90	120	90	120	153	203	153	203	1	4	1	4
		pesanti	183	163	183	163	3	2	3	2	39	44	39	44	82	71	82	71	3	2	3	2
	km. 192,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	566	624	566	624	4	6	4	6	129	164	129	164	235	274	235	274	4	6	4
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona)	leggeri	numero	190	164	190	164	2	1	2	1	37	36	37	36	58	51	58	51	2	1	2	1
		pesanti	52	41	52	41	2	-	2	-	7	6	7	6	6	7	6	7	2	-	2	-
	km. 224,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	242	205	242	205	4	1	4	1	44	42	44	42	64	58	64	58	4	1	4
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena)	leggeri	numero	104	118	104	118	1	4	1	4	32	42	32	42	43	79	43	79	1	4	1	4
		pesanti	39	29	39	29	-	2	-	2	9	9	9	9	10	12	10	12	-	2	-	2
	km. 90,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	143	147	143	147	1	6	1	6	41	51	41	51	53	91	53	91	1	6	1



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene Rocchette)	leggeri	numero	16	15	16	15	1	1	1	1	4	4	4	4	4	5	4	5	1	1	1	1
		pesanti	10	3	10	3	-	-	-	-	1	-	1	-	7	-	7	-	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	26	18	26	18	1	1	1	1	5	4	5	4	11	5	11	5	1	1	1	1
PARMA-LA SPEZIA	leggeri	numero	119	63	119	63	1	1	1	1	25	10	25	10	35	14	35	14	1	1	1	1
		pesanti	23	21	23	21	-	1	-	1	5	7	5	7	6	6	6	6	-	1	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	142	84	142	84	1	2	1	2	30	17	30	17	41	20	41	20	1	2	1	2
BOLOGNA-PADOVA	leggeri	numero	157	161	157	161	1	1	1	1	33	39	33	39	57	93	57	93	1	1	1	1
		pesanti	85	87	85	87	2	4	2	4	12	23	12	23	16	44	16	44	2	8	2	8
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	242	248	242	248	3	5	3	5	45	62	45	62	73	137	73	137	3	9	3	9
BOLOGNA-ANCONA	leggeri	numero	501	519	501	519	6	8	6	8	129	132	129	132	215	287	215	287	6	8	6	8
		pesanti	188	191	188	191	-	2	-	2	35	47	35	47	48	103	48	103	-	5	-	5
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	689	710	689	710	6	10	6	10	164	179	164	179	263	390	263	390	6	13	6	13
RACCORDO DI RAVENNA	leggeri	numero	25	12	25	12	-	-	-	-	4	2	4	2	8	2	8	2	-	-	-	-
		pesanti	8	6	8	6	-	-	-	-	1	3	1	3	1	3	1	3	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	33	18	33	18	-	-	-	-	5	5	5	5	9	5	9	5	-	-	-	-
TORINO-MILANO	leggeri	numero	126	125	126	125	3	2	3	2	70	48	70	48	105	83	105	83	4	2	4	2
		pesanti	62	57	62	57	1	1	1	1	9	21	9	21	15	38	15	38	1	2	1	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	188	182	188	182	4	3	4	3	79	69	79	69	120	121	120	121	5	4	5	4
MILANO-BRESCIA	leggeri	numero	264	292	264	292	3	3	3	3	106	102	106	102	203	171	203	171	3	3	3	3
		pesanti	94	126	94	126	3	2	3	2	35	32	35	32	51	44	51	44	3	2	3	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	358	418	358	418	6	5	6	5	141	134	141	134	254	215	254	215	6	5	6	5
BRESCIA-PADOVA	leggeri	numero	135	150	135	150	-	4	-	4	55	57	55	57	100	86	100	86	-	4	-	4
		pesanti	132	129	132	129	3	1	3	1	19	18	19	18	22	17	22	17	3	1	3	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	267	279	267	279	3	5	3	5	74	75	74	75	122	103	122	103	3	5	3	5
PADOVA-(VE) MESTRE	leggeri	numero	25	42	25	42	-	-	-	-	10	10	10	10	13	15	13	15	-	-	-	-
		pesanti	23	23	23	23	-	-	-	-	6	1	6	1	11	3	11	3	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	48	65	48	65	-	-	-	-	16	11	16	11	24	18	24	18	-	-	-	-
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano)	leggeri	numero	233	232	233	232	6	7	6	7	78	62	78	62	215	86	215	86	17	8	17	8
		pesanti	60	81	60	81	1	4	1	4	11	11	11	11	19	10	19	10	1	5	1	5
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	293	313	293	313	7	11	7	11	89	73	89	73	234	96	234	96	18	13	18	13



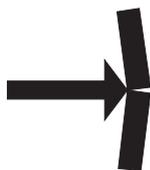
## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
(VE) MESTRE-BELLUNO (Pian di Vedoia)	leggeri	numero	54	69	54	69	2	-	2	-	24	16	24	16	47	23	47	23	3	-	3	-
		pesanti	14	28	14	28	-	-	-	-	2	3	2	3	2	4	2	4	-	-	-	-
	km. 82,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	68	97	68	97	2	-	2	-	26	19	26	19	49	27	49	27	3	-	3
UDINE-TARVISIO	leggeri	numero	36	36	36	36	1	1	1	1	6	5	6	5	10	8	10	8	1	2	1	2
		pesanti	17	21	17	21	-	1	-	1	-	2	-	2	-	2	-	2	-	1	-	1
	km. 101,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	53	57	53	57	1	2	1	2	6	7	6	7	10	10	10	10	1	3	1
TORINO-PIACENZA	leggeri	numero	57	118	57	118	2	3	2	3	24	42	24	42	44	67	44	67	5	3	5	3
		pesanti	41	51	41	51	4	-	4	-	21	20	21	20	17	19	17	19	4	-	4	-
	km. 164,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	98	169	98	169	6	3	6	3	45	62	45	62	61	86	61	86	9	3	9
PIACENZA-BRESCIA (e dir. per Fiorenzuola)	leggeri	numero	38	36	38	36	2	1	2	1	17	16	17	16	23	21	23	21	2	1	2	1
		pesanti	22	19	22	19	2	2	2	2	6	10	6	10	9	9	9	9	2	2	2	2
	km. 88,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	60	55	60	55	4	3	4	3	23	26	23	26	32	30	32	30	4	3	4
VENTIMIGLIA-SAVONA	leggeri	numero	56	82	56	82	-	-	-	-	24	42	24	42	42	83	42	83	-	-	-	-
		pesanti	43	38	43	38	-	-	-	-	1	4	1	4	1	5	1	5	-	-	-	-
	km. 113,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	99	120	99	120	-	-	-	-	25	46	25	46	43	88	43	88	-	-	-
SAVONA-GENOVA	leggeri	numero	142	148	142	148	2	2	2	2	44	24	44	24	57	36	57	36	2	2	2	2
		pesanti	35	32	35	32	-	-	-	-	8	1	8	1	8	3	8	3	-	-	-	-
	km. 45,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	177	180	177	180	2	2	2	2	52	25	52	25	65	39	65	39	2	2	2
GENOVA-SESTRI L.	leggeri	numero	104	112	104	112	-	1	-	1	32	25	32	25	54	43	54	43	-	1	-	1
		pesanti	31	22	31	22	-	-	-	-	11	2	11	2	16	5	16	5	-	-	-	-
	km. 48,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	135	134	135	134	-	1	-	1	43	27	43	27	70	48	70	48	-	1	-
SESTRI L.-LIVORNO (con dir. per La Spezia)	leggeri	numero	116	103	116	103	1	2	1	2	31	37	31	37	65	52	65	52	1	4	1	4
		pesanti	13	41	13	41	1	2	1	2	6	14	6	14	9	22	9	22	1	2	1	2
	km. 133,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	129	144	129	144	2	4	2	4	37	51	37	51	74	74	74	74	2	6	2
LIVORNO-CIVITAVECCHIA (tratto Livorno-Rosignano M.)	leggeri	numero	11	30	11	30	-	1	-	1	4	2	4	2	6	6	6	6	-	2	-	2
		pesanti	5	9	5	9	-	-	-	-	2	-	2	-	4	-	4	-	-	-	-	-
	km. 36,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	16	39	16	39	-	1	-	1	6	2	6	2	10	6	10	6	-	2	-
VIAREGGIO-LUCCA	leggeri	numero	15	35	15	35	-	2	-	2	8	9	8	9	9	12	9	12	-	2	-	2
		pesanti	2	3	2	3	-	1	-	1	-	2	-	2	-	4	-	4	-	1	-	1
	km. 21,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	17	38	17	38	-	3	-	3	8	11	8	11	9	16	9	16	-	3	-



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

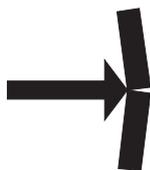
AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
BOLOGNA-FIRENZE	leggeri	numero	224	199	224	199	-	1	-	1	38	38	38	38	73	62	73	62	-	1	-	1
	pesanti	numero	103	110	103	110	-	2	-	2	22	20	22	20	42	24	42	24	-	2	-	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	91	84	91	84	-	0,82	-	0,82	17	16	17	16	32	23	32	23	-	0,82	-	0,82
FIRENZE-PISA N.	leggeri	numero	177	185	177	185	1	2	1	2	36	41	36	41	49	56	49	56	2	2	2	2
	pesanti	numero	39	32	39	32	1	1	1	1	4	5	4	5	4	30	4	30	1	3	1	3
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	64	67	64	67	0,60	0,92	0,60	0,92	12	14	12	14	16	26	16	26	0,89	1,54	0,89	1,54
FIRENZE-ROMA	leggeri	numero	393	389	393	389	3	4	3	4	95	89	95	89	147	140	147	140	3	4	3	4
	pesanti	numero	165	155	165	155	2	-	2	-	36	35	36	35	57	63	57	63	2	-	2	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	53	52	53	52	0,48	0,38	0,48	0,38	12	12	12	12	19	19	19	19	0,48	0,38	0,48	0,38
COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	40	47	40	47	-	-	-	-	10	11	10	11	15	17	15	17	-	-	-	-
	pesanti	numero	11	26	11	26	-	-	-	-	-	6	-	6	-	11	-	11	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	44	63	44	63	-	-	-	-	9	15	9	15	13	24	13	24	-	-	-	-
ROMA-CIVITAVECCHIA	leggeri	numero	52	58	52	58	1	-	1	-	18	17	18	17	31	29	31	29	1	-	1	-
	pesanti	numero	10	9	10	9	-	-	-	-	2	3	2	3	2	8	2	8	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	51	56	51	56	0,82	-	0,82	-	16	17	16	17	27	31	27	31	0,82	-	0,82	-
ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA (tratto Roma-Torano)	leggeri	numero	139	120	139	120	1	-	1	-	56	40	56	40	79	55	79	55	1	-	1	-
	pesanti	numero	10	4	10	4	-	-	-	-	1	1	1	1	4	1	4	1	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	57	47	57	47	0,38	-	0,38	-	22	16	22	16	32	21	32	21	0,38	-	0,38	-
ROMA-PESCARA (tratto Torano-Pescara)	leggeri	numero	59	52	59	52	-	1	-	1	14	11	14	11	27	12	27	12	-	1	-	1
	pesanti	numero	8	4	8	4	-	-	-	-	3	-	3	-	4	-	4	-	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	52	43	52	43	-	0,77	-	0,77	13	8	13	8	24	9	24	9	-	0,77	-	0,77
ROMA-L'AQUILA-TERAMO (tratto Torano-Teramo)	leggeri	numero	54	44	54	44	1	-	1	-	8	6	8	6	17	10	17	10	1	-	1	-
	pesanti	numero	2	4	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	71	61	71	61	1,26	-	1,26	-	10	8	10	8	21	13	21	13	1,26	-	1,26	-
ANCONA-PESCARA	leggeri	numero	159	169	159	169	3	3	3	3	38	33	38	33	70	59	70	59	5	3	5	3
	pesanti	numero	68	55	68	55	1	1	1	1	12	10	12	10	17	13	17	13	1	1	1	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	56	55	56	55	0,99	0,99	0,99	0,99	12	11	12	11	21	18	21	18	1,48	0,99	1,48	0,99
ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	431	434	431	434	5	4	5	4	137	122	137	122	304	214	304	214	5	4	5	4
	pesanti	numero	117	122	117	122	4	1	4	1	33	27	33	27	54	44	54	44	5	1	5	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	55	57	55	57	0,91	0,51	0,91	0,51	17	15	17	15	36	26	36	26	1,01	0,51	1,01	0,51



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti			Morti				
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	Valori trimestrali		Valori da inizio anno		
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
CASERTA-NOLA-SALERNO	leggeri	numero	66	78	66	78	1	1	1	1	9	11	9	11	10	19	10	19	1	1	1	1
	pesanti	numero	21	25	21	25	1	-	1	-	3	2	3	2	5	2	5	2	1	-	1	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	62	72	62	72	1,42	0,70	1,42	0,70	9	9	9	9	11	15	11	15	1,42	0,70	1,42	0,70
NAPOLI-CANOSA	leggeri	numero	172	174	172	174	-	2	-	2	30	37	30	37	45	59	45	59	-	2	-	2
	pesanti	numero	30	43	30	43	-	-	-	-	5	11	5	11	6	18	6	18	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	70	75	70	75	-	0,69	-	0,69	12	17	12	17	18	27	18	27	-	0,69	-	0,69
PESCARA-CANOSA	leggeri	numero	156	167	156	167	-	2	-	2	24	24	24	24	43	41	43	41	-	2	-	2
	pesanti	numero	61	59	61	59	2	1	2	1	13	10	13	10	15	19	15	19	2	1	2	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	59	61	59	61	0,55	0,81	0,55	0,81	10	9	10	9	16	16	16	16	0,55	0,81	0,55	0,81
CANOSA-BARI-TARANTO	leggeri	numero	47	51	47	51	1	1	1	1	8	11	8	11	12	19	12	19	1	1	1	1
	pesanti	numero	15	23	15	23	-	-	-	-	4	4	4	4	6	4	6	4	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	39	47	39	47	0,63	0,63	0,63	0,63	8	9	8	9	11	14	11	14	0,63	0,63	0,63	0,63
TANGENZIALE DI NAPOLI	leggeri	numero	111	120	111	120	2	1	2	1	63	69	63	69	111	113	111	113	2	1	2	1
	pesanti	numero	8	14	8	14	-	-	-	-	5	4	5	4	5	5	5	5	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	47	54	47	54	0,79	0,40	0,79	0,40	27	29	27	29	46	47	46	47	0,79	0,40	0,79	0,40
NAPOLI-SALERNO	leggeri	numero	99	82	99	82	-	1	-	1	36	29	36	29	45	48	45	48	-	1	-	1
	pesanti	numero	24	17	24	17	-	1	-	1	4	6	4	6	3	6	3	6	-	1	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	35	28	35	28	-	0,57	-	0,57	11	10	11	10	14	15	14	15	-	0,57	-	0,57
MESSINA-CATANIA	leggeri	numero	86	65	86	65	-	-	-	-	14	24	14	24	19	39	19	39	-	-	-	-
	pesanti	numero	24	24	24	24	1	-	1	-	8	6	8	6	8	6	8	6	1	-	1	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	64	52	64	52	0,58	-	0,58	-	13	18	13	18	16	26	16	26	0,58	-	0,58	-
MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano)	leggeri	numero	145	105	145	105	1	2	1	2	38	32	38	32	64	46	64	46	1	2	1	2
	pesanti	numero	11	20	11	20	-	-	-	-	2	7	2	7	2	9	2	9	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	116	94	116	94	0,75	1,51	0,75	1,51	30	29	30	29	49	41	49	41	0,75	1,51	0,75	1,51
MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono)	leggeri	numero	4	3	4	3	-	-	-	-	-	2	-	2	-	3	-	3	-	-	-	-
	pesanti	numero	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	38	38	38	38	-	-	-	-	-	29	-	29	-	38	-	38	-	-	-	-
TOTALE GENERALE	leggeri	numero	6.354	6.641	6.354	6.641	65	86	65	86	1.834	1.786	1.834	1.786	3.168	2.983	3.168	2.983	85	92	85	92
	pesanti	numero	2.115	2.217	2.115	2.217	37	37	37	37	440	479	440	479	640	744	640	744	39	48	39	48
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	51	54	51	54	0,62	0,76	0,62	0,76	14	14	14	14	23	23	23	23	0,75	0,86	0,75	0,86





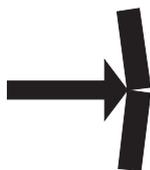
## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti											Persone coinvolte in incidenti																	
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone			Feriti			Morti														
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	Valori trimestrali		Valori da inizio anno	Valori trimestrali		Valori da inizio anno												
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7)	leggeri	numero	119	210	233	369	-	4	1	5	27	60	61	102	49	128	112	194	-	5	1	6									
		pesanti	28	37	59	77	2	1	4	1	8	7	13	11	13	8	22	12	2	1	5	1									
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	147	247	292	446	0,66	1,87	0,98	1,27	35	67	74	113	62	136	134	206	0,66	2,24	1,18	1,48									
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona T. e coll. con Santhià)	leggeri	numero	121	83	190	165	2	-	2	1	47	20	66	34	71	27	95	44	4	-	4	1									
		pesanti	21	29	41	59	-	1	-	1	7	11	10	17	8	23	12	29	-	1	-	1									
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	142	112	231	224	0,73	0,41	0,41	0,45	54	31	76	51	79	50	107	73	1,47	0,41	0,83	0,45									
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO	leggeri	numero	217	271	423	492	3	3	3	7	106	89	190	168	196	158	347	302	3	3	3	7									
		pesanti	54	36	82	96	-	2	-	5	15	11	24	23	21	9	34	25	-	2	-	5									
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	271	307	505	588	0,52	0,90	0,28	1,15	121	100	214	191	217	167	381	327	0,52	0,90	0,28	1,15									
DIRAMAZIONE A8/A26	leggeri	numero	29	39	60	78	-	-	1	-	9	9	16	24	14	19	27	43	-	-	1	-									
		pesanti	10	9	16	17	-	-	-	-	2	4	3	4	2	5	3	5	-	-	-	-									
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	39	48	76	95	-	-	0,41	-	11	13	19	28	16	24	30	48	-	-	0,41	-									
MILANO-SERRAVALLE	leggeri	numero	90	113	166	251	2	1	3	4	32	44	58	82	59	73	101	131	2	1	3	4									
		pesanti	41	26	80	46	-	1	-	2	6	9	12	13	3	8	6	12	-	1	-	2									
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	131	139	246	297	0,50	0,55	0,43	0,91	38	53	70	95	62	81	107	143	0,50	0,55	0,43	0,91									
GENOVA-SERRAVALLE	leggeri	numero	146	167	293	331	1	1	4	1	53	37	90	50	63	56	119	79	2	1	5	1									
		pesanti	41	31	81	75	-	2	-	3	11	6	16	10	14	4	22	8	-	3	-	4									
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	187	198	374	406	0,60	1,91	1,34	1,39	64	43	106	60	77	60	141	87	1,20	2,55	1,68	1,73									
MILANO-BOLOGNA	leggeri	numero	465	490	848	951	8	6	9	10	178	120	268	240	289	208	442	411	8	6	9	10									
		pesanti	199	197	382	360	9	5	12	7	70	47	109	91	101	77	183	148	11	7	14	9									
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	664	687	1.230	1.311	1,16	0,77	0,80	0,66	248	167	377	331	390	285	625	559	1,29	0,91	0,88	0,74									
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona)	leggeri	numero	254	269	444	433	2	2	4	3	44	57	81	93	71	88	129	139	5	2	7	3									
		pesanti	61	59	113	100	-	1	2	1	11	11	18	17	14	17	20	24	-	1	2	1									
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	315	328	557	533	0,25	0,39	0,42	0,29	55	68	99	110	85	105	149	163	0,64	0,39	0,63	0,29									
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena)	leggeri	numero	133	134	237	252	6	2	7	6	40	42	72	84	82	86	125	165	6	3	7	7									
		pesanti	50	25	89	54	1	2	1	4	11	8	20	17	10	7	120	19	1	2	1	4									
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	183	159	326	306	2,02	1,23	1,26	1,67	51	50	92	101	92	93	245	184	2,02	1,54	1,26	1,83									



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene Rocchette)	leggeri	numero	8	15	24	30	-	2	1	3	1	6	5	10	1	5	5	10	-	2	1	3
		pesanti	11	9	21	12	-	-	-	-	-	3	1	3	-	3	7	3	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	19	24	45	42	-	2	1	3	1	9	6	13	1	8	12	13	-	2	1	3
PARMA-LA SPEZIA	leggeri	numero	95	100	214	163	-	1	1	2	27	31	52	41	36	56	71	70	-	1	1	2
		pesanti	27	34	50	55	-	1	-	2	7	10	12	17	7	15	13	21	-	1	-	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	122	134	264	218	-	2	1	4	34	41	64	58	43	71	84	91	-	2	1	4
BOLOGNA-PADOVA	leggeri	numero	199	158	356	319	2	-	3	1	46	26	79	65	89	46	146	139	3	-	4	1
		pesanti	83	92	168	179	1	3	3	5	10	19	22	42	11	27	27	71	1	5	3	11
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	282	250	524	498	3	3	6	6	56	45	101	107	100	73	173	210	4	5	7	12
BOLOGNA-ANCONA	leggeri	numero	573	632	1.074	1.151	11	6	17	14	167	184	296	316	291	358	506	645	12	7	18	15
		pesanti	227	199	415	390	6	5	6	7	57	38	92	85	74	53	122	156	6	7	6	12
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	800	831	1.489	1.541	17	11	23	21	224	222	388	401	365	411	628	801	18	14	24	27
RACCORDO DI RAVENNA	leggeri	numero	14	27	39	39	-	3	-	3	4	10	8	12	6	15	14	17	-	3	-	3
		pesanti	10	2	18	8	2	-	2	-	3	-	4	3	1	-	2	3	2	-	2	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	24	29	57	47	2	3	2	3	7	10	12	15	7	15	16	20	2	3	2	3
TORINO-MILANO	leggeri	numero	121	181	247	306	2	4	5	6	65	76	135	124	105	138	210	221	2	5	6	7
		pesanti	80	73	142	130	1	1	2	2	32	24	41	45	33	36	48	74	1	1	2	3
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	201	254	389	436	3	5	7	8	97	100	176	169	138	174	258	295	3	6	8	10
MILANO-BRESCIA	leggeri	numero	288	330	552	622	4	4	7	7	117	152	223	254	203	249	406	420	4	5	7	8
		pesanti	111	99	205	225	1	1	4	3	40	36	75	68	70	61	121	105	1	1	4	3
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	399	429	757	847	5	5	11	10	157	188	298	322	273	310	527	525	5	6	11	11
BRESCIA-PADOVA	leggeri	numero	212	252	347	402	2	4	2	8	92	94	147	151	149	156	249	242	2	7	2	11
		pesanti	169	210	301	339	4	2	7	3	27	31	46	49	81	42	103	59	9	2	12	3
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	381	462	648	741	6	6	9	11	119	125	193	200	230	198	352	301	11	9	14	14
PADOVA-(VE) MESTRE	leggeri	numero	18	54	43	96	-	1	-	1	13	11	23	22	24	16	37	31	-	2	-	2
		pesanti	28	37	51	60	-	1	-	1	5	4	11	5	8	4	19	7	-	1	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	46	91	94	156	-	2	-	2	18	15	34	27	32	20	56	38	-	3	-	3
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano)	leggeri	numero	254	266	487	498	3	2	11	9	53	48	131	110	103	82	318	168	4	2	21	13
		pesanti	70	72	130	153	-	1	1	5	10	8	21	19	23	11	42	21	-	1	1	3
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	324	338	617	651	3	3	12	14	63	56	152	129	126	93	360	189	4	3	22	16



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
(VE) MESTRE-BELLUNO (Pian di Vedoia)	leggeri	numero	57	76	111	145	1	1	3	1	14	16	38	32	18	25	65	48	1	1	4	1
		pesanti	12	32	26	60	-	-	-	-	2	7	4	10	5	9	7	13	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	46	75	45	70	0,67	0,69	0,98	0,34	11	16	14	14	15	24	23	21	0,67	0,69	1,30	0,34
UDINE-TARVISIO	leggeri	numero	70	64	106	100	2	1	3	2	11	16	17	21	16	26	26	34	2	2	3	4
		pesanti	27	24	44	45	-	-	-	1	2	4	2	6	2	5	2	7	-	-	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	53	51	50	50	1,10	0,58	1,00	1,03	7	12	6	9	10	18	9	14	1,10	1,16	1,00	1,72
TORINO-PIACENZA	leggeri	numero	92	148	149	267	2	1	4	4	42	39	66	81	84	80	128	147	3	3	8	6
		pesanti	58	96	99	147	2	-	6	-	31	22	52	42	29	21	46	40	3	-	7	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	29	49	26	44	0,76	0,20	1,03	0,43	14	12	12	13	21	20	18	20	1,14	0,60	1,55	0,65
PIACENZA-BRESCIA (e dir. per Fiorenzuola)	leggeri	numero	39	39	77	76	-	1	3	2	12	11	30	24	24	17	59	40	-	1	3	2
		pesanti	36	35	69	59	1	3	2	6	10	10	14	19	11	9	20	21	1	5	2	8
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	34	34	35	33	0,45	1,86	1,21	1,99	10	10	11	11	16	12	9	15	0,45	2,79	1,21	2,49
VENTIMIGLIA-SAVONA	leggeri	numero	93	66	149	148	1	3	1	3	35	39	59	81	53	90	95	173	1	3	1	3
		pesanti	19	43	62	82	-	-	-	-	-	4	1	8	-	4	2	9	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	32	34	35	40	0,29	0,94	0,16	0,52	10	13	10	15	15	30	16	31	0,29	0,94	0,16	0,52
SAVONA-GENOVA	leggeri	numero	163	188	305	336	1	1	3	3	60	45	104	69	108	77	165	113	1	1	3	3
		pesanti	43	41	78	73	-	2	-	2	14	7	22	8	24	9	32	12	-	2	-	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	84	101	87	98	0,41	1,32	0,68	1,19	30	23	29	18	54	38	45	30	0,41	1,32	0,68	1,19
GENOVA-SESTRI L.	leggeri	numero	144	148	248	260	-	1	-	2	64	57	96	82	112	89	166	132	2	1	2	2
		pesanti	39	27	70	49	2	-	2	-	10	2	21	4	20	3	36	8	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	73	75	71	72	0,80	0,43	0,45	0,46	30	25	26	20	53	39	45	32	0,80	0,43	0,45	0,46
SESTRI L.-LIVORNO (con dir. per La Spezia)	leggeri	numero	110	126	226	229	-	1	1	3	31	43	62	80	49	77	114	129	-	1	1	5
		pesanti	33	40	46	81	-	2	1	4	5	14	11	28	14	6	23	28	-	3	1	5
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	30	38	33	40	-	0,68	0,24	0,89	8	13	9	14	13	19	17	20	-	0,91	0,24	1,28
LIVORNO-CIVITAVECCHIA (tratto Livorno-Rosignano M.)	leggeri	numero	35	28	46	53	-	-	-	1	4	7	8	9	4	12	10	18	-	-	-	2
		pesanti	11	6	16	12	-	-	-	-	-	1	2	1	-	1	4	1	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	65	52	57	62	-	-	-	0,96	6	12	9	10	6	20	13	18	-	-	-	1,92
VIAREGGIO-LUCCA	leggeri	numero	28	27	43	62	-	-	-	2	9	12	17	21	19	22	28	34	-	-	-	2
		pesanti	5	4	7	7	-	-	-	1	2	2	2	4	3	3	3	7	-	-	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	49	50	42	63	-	-	-	2,74	16	23	16	23	33	40	26	37	-	-	-	2,74



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti											Persone coinvolte in incidenti								
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone			Feriti			Morti					
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	Valori trimestrali		Valori da inizio anno	Valori trimestrali		Valori da inizio anno			
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	
BOLOGNA-FIRENZE	leggeri	numero	261	389	485	588	2	-	2	1	60	99	98	137	108	182	181	244	2	-	2	1
	pesanti	numero	135	144	238	254	1	2	1	4	24	34	46	54	30	57	72	81	1	2	1	4
	km. 91,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	396	533	723	842	0,67	0,45	0,37	0,62	84	133	144	191	138	239	253	325	0,67	0,45	0,37
FIRENZE-PISA N.	leggeri	numero	231	220	408	405	1	2	2	4	41	38	77	79	74	53	123	109	1	3	3	5
	pesanti	numero	52	47	91	79	1	-	2	1	11	5	15	10	16	6	20	36	1	-	2	3
	km. 81,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	283	267	499	484	0,49	0,52	0,54	0,71	52	43	92	89	90	59	143	145	0,49	0,78	0,68
FIRENZE-ROMA	leggeri	numero	455	481	848	870	5	5	8	9	120	105	215	194	233	208	380	348	5	5	8	9
	pesanti	numero	220	200	385	355	4	-	6	-	46	33	82	68	74	51	131	114	4	-	6	-
	km. 273,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	675	681	1233	1225	0,72	0,41	0,61	0,40	166	138	297	262	307	259	511	462	0,72	0,41	0,61
COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	39	49	79	96	3	1	3	1	11	8	21	19	55	18	70	35	3	1	3	1
	pesanti	numero	9	21	20	47	-	-	-	-	3	7	3	13	3	12	3	23	-	-	-	-
	km. 45,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	48	70	99	143	2,02	0,72	1,13	0,39	14	15	24	32	58	30	73	58	2,02	0,72	1,13
ROMA-CIVITAVECCHIA	leggeri	numero	59	62	111	120	3	-	4	-	20	20	38	37	30	27	61	56	3	1	4	1
	pesanti	numero	11	12	21	21	-	1	-	1	5	3	7	6	12	5	14	13	-	-	-	-
	km. 65,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	70	74	132	141	1,73	0,64	1,35	0,36	25	23	45	43	42	32	75	69	1,73	0,64	1,35
ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA (tratto Roma-Torano)	leggeri	numero	166	117	305	237	1	3	2	3	67	46	123	86	106	58	185	113	1	3	2	3
	pesanti	numero	14	11	24	15	-	1	-	1	3	3	4	4	5	2	9	3	-	1	-	1
	km. 79,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	180	128	329	252	0,35	1,42	0,36	0,73	70	49	127	90	111	60	194	116	0,35	1,42	0,36
ROMA-PESCARA (tratto Torano-Pescara)	leggeri	numero	70	69	129	121	1	2	1	3	10	20	24	31	19	40	46	52	1	2	1	3
	pesanti	numero	18	10	26	14	-	-	-	-	6	2	9	2	7	2	11	2	-	-	-	-
	km. 114,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	88	79	155	135	0,63	1,33	0,35	1,11	16	22	33	33	26	42	57	54	0,63	1,33	0,35
ROMA-L'AQUILA-TERAMO (tratto Torano-Teramo)	leggeri	numero	67	61	121	106	-	1	1	1	18	15	26	21	31	18	48	28	-	1	1	1
	pesanti	numero	7	3	9	7	-	1	-	1	1	1	1	1	1	-	1	-	-	1	-	1
	km. 87,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	74	64	130	113	-	2	1	2	19	16	27	22	32	18	49	28	-	2	1
ANCONA-PESCARA	leggeri	numero	189	219	348	388	1	3	4	6	51	64	89	97	85	123	155	182	1	3	6	6
	pesanti	numero	73	83	141	138	1	1	2	2	17	18	29	28	27	25	44	38	1	1	2	2
	km. 133,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	262	302	489	526	0,39	0,82	0,66	0,89	68	82	118	125	112	148	199	220	0,39	0,82	0,88
ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	513	505	944	939	7	11	12	15	168	157	305	279	299	344	603	558	9	11	14	15
	pesanti	numero	129	131	246	253	2	6	6	7	38	34	71	61	66	53	120	97	2	6	7	7
	km. 202,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	642	636	1190	1192	0,75	1,50	0,82	1,04	206	191	376	340	365	397	723	655	0,91	1,50	0,96





## Classificazione degli incidenti nel 1° - 2° trimestre

CONDIZIONI PREDOMINANTI PRESUNTE AL MOMENTO DELL'INCIDENTE		Totale incidenti				Incidenti con feriti				Incidenti mortali			
		1° trimestre		2° trimestre		1° trimestre		2° trimestre		1° trimestre		2° trimestre	
		N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Stato psico-fisico del conducente	<b>Sonnolenza</b>	174	2,05	195	1,96	86	3,96	114	4,01	10	9,80	6	4,14
	<b>Malore</b>	38	0,45	27	0,27	19	0,87	11	0,39	3	2,94	2	1,38
	<b>Distrazione</b>	793	9,36	983	9,90	315	14,50	366	12,86	15	14,71	22	15,17
	<b>Totale</b>	1.005	11,86	1.205	12,13	420	19,33	491	17,26	28	27,45	30	20,69
<b>Distanza sicurezza</b>		492	5,81	672	6,77	203	9,35	257	9,03	8	7,84	7	4,83
<b>Ostacolo</b>		276	3,26	514	5,18	27	1,24	30	1,05	1	0,98	-	-
<b>Condizioni atmosferiche avverse</b>		83	0,98	100	1,01	14	0,64	28	0,98	1	0,98	1	0,69
<b>Sorpasso</b>		170	2,01	150	1,51	46	2,13	56	1,97	4	3,93	3	2,07
<b>Per altre cause ed imprecisate</b>		6.443	76,08	7.289	73,40	1.462	67,31	1.983	69,71	60	58,82	104	71,72
<b>TOTALE GENERALE</b>		8.469	100,00	9.930	100,00	2.172	100,00	2.845	100,00	102	100,00	145	100,00

## La 37ª Assemblea dell'Aiscat

(continua dalla prima pagina)

Ricordiamo che un tema centrale della vita associativa è stato quello connesso all'evoluzione del quadro normativo di riferimento, in particolare quello di attuazione della legge obiettivo, concretizzatosi nel collegato infrastrutture, e nel primo decreto delegato. Condizioni queste indispensabili per avviare il rilancio concreto degli investimenti nel comparto per recuperare i vistosi arretrati infrastrutturali che penalizzano, ogni giorno di più, le infrastrutture autostradali e che hanno riflessi determinanti sull'intero comparto trasporti, sulla competitività delle imprese, sull'intera economia. Ma su questo delicato, complesso versante torneremo tra poco.

Altre normative in via di definizione richiedono un monitoraggio costante, nell'interesse generale. Ci si riferisce alla riforma del diritto societario, all'adeguamento alle norme internazionali della contabilità delle società quotate in borsa – ma la relativa disciplina sarà presumibilmente estesa, anche se in un secondo momento, a tutte le Società – alla ulteriore riforma del titolo V° della Costituzione.

Sono tutti temi destinati ad incidere sicuramente sulla vita delle aziende autostradali, e, in quanto tali, sono seguiti con particolare attenzione dall'Associazione.

Anche la trasformazione dell'ANAS da ente a società per azioni impone una riflessione su taluni profili importanti della concessione nonché su alcuni contenuti qualificanti delle convenzioni vigenti, riflessione già avviata ma per la quale sarà necessario avere un quadro di riferimento preciso, ancora non completamente disponibile, prima di procedere ad una disamina completa ed organica di tutti i riflessi, le implicazioni, le incidenze che sono collegati a questa importante trasformazione dell'ANAS.

Dalle prime riflessioni avviate, ancorché non supportate, come detto, da un quadro conoscitivo sufficientemente esaustivo, è emersa l'opportunità di iniziare a focalizzare, tra le altre, alcune tematiche particolarmente significative, quali i profili giuridico-amministrativi di una società per azioni a capitale interamente pubblico; il ruolo della società ANAS concedente e, al tempo stesso, possibile concessionaria; le conseguenze sui rapporti concessori in essere, in particolare sotto il profilo dei compiti di vigilanza, convenzionalmente disciplinati, compiti che attualmente vengono penetrantemente svolti dall'ANAS stessa con largo impiego di strumenti, anche tecnologici, e metodologie, particolarmente efficaci. Quando avremo approfondito lo stimolante quadro che la nuova normativa ha inteso determinare – e cioè fare dell'ANAS un soggetto più incisivo, con la finalità di produrre reddito ed in grado di coniugare la missione primaria di realizzare e gestire opere pubbliche di grande viabilità con l'autonomia e la flessibilità

dell'assetto organizzativo tipicamente privato – ci ripromettiamo di avviare un leale e trasparente confronto con l'ANAS stessa per sottoporre a verifica le conclusioni cui saremo pervenuti e per individuare insieme le migliori possibilità di stimolare utili sinergie per ottimizzare le rispettive esperienze e le comuni risorse, tecniche, conoscitive e finanziarie, al servizio degli obiettivi del Governo.

Quanto ai contributi del Settore alla politica di infrastrutturazione del Paese decisamente avviata dal Governo, dopo aver messo a punto lo scorso anno il documento che ha individuato tutti i completamenti della rete ritenuti necessari per la modernizzazione del Paese – documento inviato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Lunardi, al Vice Ministro Martinat ed al Presidente dell'ANAS Pozzi – le Associate hanno proseguito con grande determinazione la loro attività volta alla attuazione dei gravosi impegni convenzionali. In particolare si sono attivate con grande concretezza per la soluzione del punto critico più importante della rete, quello del nodo di Mestre.

Ma è doveroso anche ricordare – sempre sull'itinerario padano interessato dalla prosecuzione in Italia del Corridoio n. 5, strategico per il nostro Paese – i lavori di radicale ammodernamento della Torino-Milano, con le progettazioni esecutive decisamente avviate ed alcuni cantieri già aperti. La razionalizzazione delle tangenziali milanesi. La quarta corsia della Milano-Bergamo. La direttissima Milano-Brescia, primo esempio concreto di project-financing. I lavori sulle tangenziali di Verona, Vicenza, Padova. La terza corsia tra Venezia e Trieste, con progettazioni preliminari già approvate.

E ancora, su altri collegamenti fondamentali della rete, ricordiamo le progettazioni e i lavori già in corso per ampliare a tre o quattro corsie la tratta Modena-Incisa dell'Autosole e la Variante di valico tra Bologna e Firenze, opera essenziale per i collegamenti nord-sud. Le progettazioni della Parma-Nogarole Rocca (Verona). È tassello fondamentale per la funzionalità del corridoio plurimodale Tirreno-Brennero. Dell'Orbassano-Pinerolo. I lavori del collegamento Aosta-Courmayeur. Le progettazioni per il superamento del nodo di Genova. Della terza corsia sulla A12 tra S. Stefano Magra e Viareggio. Il nuovo svincolo di Viareggio approvato dall'ANAS, consentirà l'abbattimento delle barriere di Lucca e Viareggio, realizzando una perfetta interconnessione nella direttrice Firenze-Genova. Del collegamento A4(Ospitaletto)Valtrompia e della Valdastico Sud. Del collegamento A4 (Ospitaletto)-A21 (aeroporto di Montichiari), funzionale alla direttissima Brescia-Bergamo-Milano. Gli importanti lavori sugli svincoli e per la terza corsia della Napoli-Salerno. La grande viabilità siciliana in concessione, che registra il notevole avanzamento dei lavori di completamento della

## La 37ª Assemblea dell'Aiscat

Messina-Palermo che termineranno nel 2004 e la prosecuzione, con gli appalti del tratto Cassibile-Rosolini, della Siracusa-Gela.

Questi sono i principali impegni convenzionali che le concessionarie stanno onorando ed ai quali sono da aggiungersi numerosissimi altri interventi, in corso o addirittura ultimati, che sono nei programmi e negli strumenti convenzionali di tutte le Associate.

Altri se ne aggiungeranno quando diventeranno efficaci, con la registrazione alla Corte dei Conti dei decreti approvativi già intervenuti, le convenzioni rinnovate di SITAF e SAV, che da troppo tempo attendono la conclusione dell'iter che le riguarda, e quando sarà ridefinita la nuova convenzione della Brennero alla luce delle determinazioni definitive che verranno assunte in ordine al prolungamento trentennale della concessione ed alla definizione del contenzioso in essere.

Ma le iniziative nel comparto autostradale non si fermano qui. Sulla spinta degli strumenti di programmazione territoriale, che riflettono i fabbisogni infrastrutturali che si sono determinati in relazione al verticoso crescere dei traffici ed alla stagnazione nelle nuove costruzioni, le Associate, dimostrando grande vitalità, si stanno efficacemente attivando su numerosi versanti.

Valgano, e solo come esempio, ed a testimonianza delle forti sinergie già in atto tra le Associate, le iniziative per i necessari collegamenti con il Polo fieristico di Milano, a sottolineare la centralità del ruolo delle concessionarie autostradali nei processi di razionale infrastrutturazione del territorio; nonché la costituzione di nuove società: la Nuova Romea per la Cesena-Mestre, la Pedemontana Veneta, promoter per la Dueville (Vicenza)-Treviso Nord, la "Tangenziali esterne di Milano", la "Confederazione autostrade", nonché le iniziative della Regione Lombardia per concessioni regionali (ad esempio la Cremona-Mantova).

A questo quadro sintetico del fervore di iniziative nel Settore – necessario per evidenziare l'impegno con il quale le Associate stanno onorando i loro obblighi convenzionali, e, più in generale, per testimoniare la grande vitalità dello strumento della concessione – sia consentito di aggiungere una ultima notazione.

E' doveroso, infatti, sottolineare – in questa forte attività dei gestori per attuare il programma strategico del Governo nella grande infrastrutturazione – il notevole attivarsi ed il determinato impegno dell'ANAS sulle arterie di sua competenza, in specie quelle del Mezzogiorno, troppo spesso, in passato, trascurate.

Ci piace, infine, su questo stimolante fronte, richiamare l'attenzione sull'accelerazione che è stata impressa dal Governo, su impulso del Ministro Lunardi, ad un'opera strategica, di valenza storica non solo nazionale ma europea, anzi, euromediterranea, il collegamento stabile tra la Sicilia ed il Continente, del quale si parla da quasi

40 anni ma che solo dal 2002 sembra conoscere una stagione di grande concretezza.

Per quest'opera, già compresa tra le opere prioritarie del Rapporto Van Miert sulle infrastrutture strategiche per l'Europa allargata, si aprono reali prospettive, in relazione al suo inserimento, nei giorni scorsi, tra i 29 progetti prioritari di interesse europeo approvati dalla Commissione europea.

Per tutti gli aspetti che attengono all'affidamento di nuove concessioni, si è seguito nel corso dell'anno l'evolversi della situazione sotto il profilo delle loro compatibilità con le normative europee sulla concorrenza e sul libero mercato.

Utile occasione di confronto ed approfondimento è stato l'incontro in AISCAT con il Ministro delle Politiche Comunitarie Buttiglione, incontro al quale ha partecipato anche il Presidente della Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei Deputati on.le Armani.

Quest'ultimo ha preso parte anche ad un incontro che l'Associazione ha promosso con il dott. Monorchio, appena nominato Presidente di Infrastrutture SpA, per una preliminare valutazione delle opportunità connesse a questa nuova figura di qualificatissimo operatore al servizio della grande infrastrutturazione di cui il Paese ha urgente bisogno.

Anche in relazione alle riflessioni fatte con il Prof. Buttiglione, l'Associazione ha avviato un'analisi sulle implicazioni, per il settore autostradale, del quadro normativo europeo e della sua applicabilità agli ambiti nazionali.

Da queste analisi, emerge, innanzitutto, la conferma che il sistema italiano delle infrastrutture è rimasto sostanzialmente quello dei primi anni '80, a fronte di un tasso di sviluppo del parco veicoli e del traffico tra i più alti di Europa.

La sfavorevole congiuntura e la necessità di rispettare i rigidi vincoli imposti dall'Unione monetaria e dal Patto di stabilità, hanno ulteriormente ridotto, non solo nel nostro Paese, la disponibilità di fondi pubblici da destinare ad investimenti in infrastrutture.

E' ora assolutamente necessario uscire da questa situazione e la stessa Unione Europea sottolinea che *"... il ricorso al finanziamento privato nell'ambito dei partenariati misti pubblico-privato costituisce un elemento di sostegno alla crisi del finanziamento delle Reti Trans Europee di trasporto"*.

L'Unione sta quindi procedendo ad una progressiva stabilizzazione ed armonizzazione del quadro normativo che, se da un lato sancisce la opportunità di avvalersi di schemi, quali la concessione, che facilitino il ricorso al capitale privato, rischiano dall'altro di non tenere adeguatamente conto di talune necessarie specificità del sistema, ad esempio in tema di contabilità (ove le norme

## La 37<sup>a</sup> Assemblea dell'Aiscat

in via di redazione rischiano di rendere difficoltosa la realizzazione di nuovi progetti) o di completamenti, e potenziamenti della rete.

Per il Settore sarà quindi vitale presidiare il dibattito in corso a Bruxelles sul partenariato pubblico-privato e sulle modalità di tariffazione del traffico stradale, merci in particolare, per fare in modo che – per la realizzazione delle grandi reti europee – si aggregino efficacemente le necessarie capacità imprenditoriali, progettuali, gestionali, finanziarie. Ma anche per stimolare una riflessione su quanto è nostro convincimento, e cioè sulla inopportunità di considerare che – per le correlazioni delle reti nazionali con le reti europee e, in particolare, per l'arretratezza delle reti italiane, interne e di collegamento con gli altri Paesi – interventi aggiuntivi di interesse pubblico, realizzabili dagli attuali concessionari, costituiscano nuovi affidamenti. E ciò tenuto tra l'altro conto del rischio di gestione che incombe sul concessionario stesso e della durata del rapporto, analogamente a quanto avviene nei così detti "settori speciali", quali ferrovie, aeroporti, telecomunicazioni.

A questo proposito merita di essere sottolineato il dibattito apertosi in Europa sul tema della sicurezza in galleria, che ha visto proposte legislative sul piano comunitario le quali non tenevano conto delle consolidate esperienze nazionali, proponendo soluzioni di tipo accademico, che, ove accettate, avrebbero comportato per l'Italia – Paese che presenta il maggior numero di gallerie stradali in Europa – oneri estremamente elevati. L'AISCAT si è subito attivata, a livello nazionale e internazionale, per mettere a disposizione delle Istituzioni gli elementi di conoscenza che hanno permesso di ricondurre tali proposte – nella salvaguardia dei livelli desiderati di sicurezza – a parametri sostenibili in termini di realizzabilità e gestione, nell'ottica anche di poter rendere disponibili risorse dedicate non solo alla gestione dell'esistente, ma anche allo sviluppo.

Infatti, come già ricordato poco fa, il Settore, sulla base delle convenzioni rinnovate e fidando, secondo i principi generali del diritto, nella loro immutabilità senza il consenso delle parti che le hanno sottoscritte, si è fortemente impegnato, ed ancor più dovrà prodigarsi, per concorrere, per quanto gli compete, al potenziamento e all'ammodernamento della rete viaria principale del Paese.

Da questo particolare punto di osservazione non si è compreso, e non si comprende, il sorgere, anche a livello istituzionale, di taluni ripensamenti sul parametro tariffario, così determinante per il finanziamento di massicci programmi di investimento in nuove opere e in manutenzioni straordinarie e periodiche di una rete che ha al suo attivo decenni di esercizio e che sopporta carichi di traffico che, al momento degli affidamenti, non

erano assolutamente ipotizzabili. Nonché per finanziare tutti quegli interventi migliorativi che conseguono a normative in fieri, sia nazionali che europee – ad esempio, come ricordato, in tema di sicurezza in galleria – ma che devono essere adottate sulla base di inoppugnabili riscontri tecnico-scientifici e non sull'onda di emozioni, comprensibili, ma non giustificate sul piano razionale.

L'Associazione non ha mancato anche recentemente di sottolineare, in tema di tariffazione, le sue perplessità su questi ripensamenti che determinano una situazione delicatissima, e che vanno, sicuramente, in direzione contraria agli interessi prioritari del Governo, fortemente impegnato nel conseguimento di suoi obiettivi strategici. Di tanto è certamente consapevole il prof. Lunardi, per le responsabilità che gli competono, e che l'Associazione non ha mancato di interessare ripetutamente. Così come ci siamo permessi di farlo partecipe delle preoccupazioni del Settore originate da taluni contenuti del documento di consultazione sulla tariffazione del trasporto merci, allora in corso di messa a punto da parte della Commissione europea, che tendevano ad escludere, nella formazione della tariffa, quella parte di essa preordinata al finanziamento degli investimenti. Documento, questo, poi ritirato, anche per sicuro interessamento del Ministro, ma i cui contenuti sono stati in parte trasferiti in una recente proposta di Direttiva, sulla quale l'AISCAT ha già espresso al Ministero, e al Direttivo dell'Associazione Europea ASECAP, le sue preoccupazioni.

Un approccio corretto al parametro tariffario deve, secondo noi, partire dalla constatazione che le tariffe autostradali italiane sono notevolmente più basse di quelle degli altri Paesi che hanno una rete a pedaggio sviluppata – Francia, Spagna, Portogallo – e che i sistemi di aggiornamento annuali delle tariffe, derivati dalla formula del "price cap", sono più penalizzanti per le Società concessionarie italiane. In assenza di nuovi investimenti l'aggiornamento con la formula italiana ha portato ad incrementi tariffari inferiori a quelli che si sarebbero avuti con la formula tariffaria degli altri Paesi europei, valida per tutta la durata della concessione e legata all'inflazione reale.

In questo scenario, il basso livello tariffario ed i meccanismi di aggiornamento più complessi e penalizzanti determinano per le concessionarie italiane un valore aziendale – rispetto ai chilometri percorsi – nettamente inferiore a quello espresso dai maggiori operatori europei.

Ipotesi che adombrano la possibilità di modifica unilaterale ogni cinque anni delle regole di aggiornamento tariffario – al di là di quanto già previsto nelle delibere CIPE del '96 e nelle convenzioni –

## La 37<sup>a</sup> Assemblea dell'Aiscat

metterebbero in discussione la certezza contrattuale e tariffaria di investimenti infrastrutturali i cui ritorni economici raramente sono prima di trent'anni, con l'inevitabile instaurarsi di contenziosi e con pesanti ripercussioni sui piani di investimento delle concessionarie, mettendo inoltre a rischio tutte le nuove iniziative in project financing in cantiere.

Ciò a fronte di convenzioni approvate da tutti le Istituzioni competenti, che hanno valore contrattuale e che sanciscono un diritto – in particolare per quanto riguarda gli articoli relativi alla regolazione tariffaria – valido per tutta la durata della concessione. Di tanto si trova autorevole conferma nel recente parere del Consiglio di Stato che, pronunciandosi su una controversia insorta tra Autostrade S.p.A. ed ANAS, afferma la non modificabilità unilaterale delle previsioni contenute nelle convenzioni, in quanto frutto di un accordo negoziale tra le parti.

Seguire altri orientamenti appare, a nostro giudizio, contrastare innanzi tutto il disegno globale del Governo sul rilancio degli investimenti.

Occorre, poi, fare presente che modificare il parametro di ritorno sul capitale investito significherebbe modificare sostanzialmente il valore delle concessioni, la più importante delle quali è privatizzata e valorizzata sulla base delle convenzioni in essere. Inoltre introdurre il recupero del differenziale di traffico rispetto alle previsioni è contro il principio stabilito anche dalla Comunità Europea circa l'attribuzione del rischio lavori, traffico, gestione, alla Concessionaria. Non è previsto nella Delibera CIPE del dicembre 1996 e nei contratti.

Creerebbe automatica anomalia in ogni gara di project financing assimilando le concessioni di costruzione e gestione a concessioni di lavori.

In sintesi, non appare opportuno, soprattutto in considerazione delle attuali necessità del Paese, mettere a repentaglio un sistema che ha sinora garantito agli utenti italiani le tariffe più basse e la migliore efficienza.

Le convenzioni in essere devono rappresentare pertanto il quadro contrattuale ineludibile dentro il quale si debbono muovere le rimodulazioni dei parametri, avendo ben presente che l'ipotesi di modifica unilaterale del quadro regolamentare ogni cinque anni sarebbe un forte deterrente all'investimento di risorse private nel settore delle infrastrutture.

Questo, per il Comparto, è un nodo strategico e su di esso abbiamo ritenuto necessario richiamare l'attenzione del Ministro dell'Economia e delle Finanze nonché del Presidente di Confindustria per gli evidenti riflessi che esso ha sull'intera economia e, in particolare, sul sistema delle imprese.

Il contributo che il settore autostradale, con le sue risorse, è in grado di offrire al Governo per l'attuazione dei programmi di infrastrutturazione del Paese, e concorrere con massicci investimenti, in termini puntuali,

alla crescita del PIL, è perfettamente funzionale agli obiettivi di rilancio dell'economia che sono al centro delle attente cure del Governo.

Un'ultima notazione va fatta sull'importantissimo strumento del project financing. Esso si presta ad essere uno strumento efficacissimo per la realizzazione delle opere pubbliche. A condizione però che venga utilizzato con regole certe e con grande intelligenza, in un contesto di rigorosi processi critici che valgano a scongiurare il pericolo di scelte rischiose per i bilanci pubblici – ed a tal fine estrema attenzione deve farsi alla anomalia delle offerte – privilegiando, invece, quei soggetti che rispondono a pre-individuati, oggettivi criteri di selezione tra i quali la solidità finanziaria, il know how costruttivo, tecnico ed organizzativo, l'esperienza gestionale, debbono essere chiamati a svolgere un ruolo in assoluto determinante.

Passando ad un altro tema strategico – la sicurezza – è doveroso sottolineare che gli sforzi al riguardo messi in atto da tutte le Associate sono stati sempre altissimi. Sforzi che sono stati esaurientemente documentati e illustrati alla Commissione Lavori Pubblici del Senato nel corso della audizione dell'AISCAT nel contesto dell'indagine sulla sicurezza, con un documento che è stato poi anche illustrato in sede ASECAP e la cui sintesi sarà parte della documentazione AISCAT di contributo al prossimo Congresso Mondiale della Strada, a Durban. Gli impegni continui dei gestori autostradali sono dunque ben noti. Ci preme ricordare, in particolare, quelli che si materializzano nell'assunzione di ordinanze limitative dal sorpasso dei veicoli merci, su talune, limitate tratte della rete. In tema di ordinanze, se non si possono disconoscere i doveri e le responsabilità in capo agli enti proprietari ed ai concessionari, è peraltro quanto mai opportuno ricercare con forza il consenso delle categorie interessate. Confidiamo che esso possa ragionevolmente intervenire soprattutto se si confermerà che i dati oggettivi estremamente positivi, sotto il profilo della sicurezza e della fluidità della circolazione, rilevati dalle sperimentazioni effettuate, dimostrano il beneficio che ne traggono, prima di tutti, gli autotrasportatori. Ricordiamo, infine, le iniziative del Settore di natura propositiva che hanno concorso all'adozione di modifiche normative e regolamentari volte ad incidere sui comportamenti di guida, causa primaria dagli incidenti – nel 90% dei casi, secondo l'OCSE – e quindi per conseguire gli obiettivi europei tesi alla drastica riduzione della sinistrosità.

L'introduzione nell'ordinamento della patente a punti ha fatto conseguire grandi risultati, che si consolideranno a patto che i controlli da parte delle forze di Polizia continuino ad essere costanti e, in relazione alle nuove opportunità per i controlli da remoto, più numerosi, e a

## La 37<sup>a</sup> Assemblea dell'Aiscat

patto che i media, come hanno fatto questa estate, facciano la loro parte pubblicizzando adeguatamente sanzioni inflitte e risultati conseguiti in termini di minore incidentalità.

È, comunque, importante che si stia assumendo, a tutti i livelli, piena consapevolezza che il complesso problema dell'incidentalità richiede un approccio integrato, uno sforzo congiunto, coordinato e condiviso da parte delle amministrazioni sovranazionali, di quelle centrali – Infrastrutture e trasporti, Interno, Istruzione, Salute, Giustizia – delle Autonomie locali e di tutti quegli Enti ed Organismi chiamati ad operare in tema di sicurezza. Dal canto suo l'AISCAT è consapevole che la rete autostradale in concessione, in relazione ai massicci volumi di traffico che la interessano, è una rete sicura. Lo confermano Relazioni ufficiali presentate al Parlamento in cui ritroviamo affermazioni perentorie in tal senso, quali *“è degno di nota il fatto che l'indice di pericolosità del sistema autostradale risulti notevolmente più basso di quello delle strade provinciali e statali, nonostante la velocità dei veicoli su questo tipo di infrastruttura sia tendenzialmente più elevata e i valori del traffico particolarmente intensi. Il dato appare evidenziare una cura particolare per la sicurezza stradale su questo tipo di infrastruttura”*.

Questo scenario, che è destinato a migliorare radicalmente con il potenziamento della rete, con lo sviluppo del trasporto intermodale e della logistica, con servizi sempre più evoluti, non è frutto del caso.

Le concessionarie italiane, con gli investimenti in sicurezza effettuati – circa 100 mila Euro al km è la media dell'ultimo quinquennio – le attività quotidianamente svolte, il livello di attenzione, i servizi offerti, l'esperienza maturata in più decenni, testimoniano che il parametro sicurezza è centrale nelle loro gestioni.

Avendo quindi i requisiti per qualificarsi come operatori che si sono distinti sul fronte della sicurezza, ribadiscono la loro più piena disponibilità e la volontà di apportare i propri contributi ad un “tavolo di lavoro” che aggregi le diverse competenze istituzionali, tecniche ed operative, presenti nel settore.

Le concessionarie intendono essere attori principali per una svolta decisiva nella sicurezza e nella qualità del servizio, inseriti in un sistema di trasporto affidabile e moderno ed in un quadro normativo adeguato e coerente, con il coinvolgimento responsabile di istituzioni, operatori del trasporto, utenti, in progetti condivisi e finalizzati. Facendo inoltre informazione mirata, condivisa e oggettivamente supportata dalla inoppugnabilità dei dati.

In questa chiave di collaborazione istituzionale – il cui primo riferimento è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – va letta la buona, continua e proficua

coniugazione con il Servizio di Polizia stradale del Ministero dell'Interno, che si è rinsaldata nel 2002 in due incontri dedicati (Sanremo e Venezia), e va inquadrata la costituzione del Tavolo tecnico di concertazione permanente con i vertici della Polizia Stradale, dal quale ci attendiamo importanti ritorni in termini di sicurezza e di fluidità della circolazione. Numerosi temi richiedono, come abbiamo già visto, un approccio – e quindi un'attenzione – a livello europeo. Tra essi un cenno particolare, doverosamente, va fatto alla interoperabilità nella esazione dinamica del pedaggio ed ai riflessi dei processi di standardizzazione sul Telepass italiano, sistema all'avanguardia assoluta a livello mondiale, che non è stato però riconosciuto dagli organismi tecnici europei di standardizzazione come necessaria ed ineludibile base di partenza.

È stato necessario, a fronte del tentativo di un intervento legislativo tramite Direttiva che avrebbe di fatto vanificato l'esperienza e gli investimenti dei Concessionari italiani, attivarsi ai massimi livelli, con il supporto deciso del Governo, che ha fatto adeguatamente sentire il peso dell'Italia in questa vicenda.

Stesso atteggiamento sarà necessario per preservare, nelle reti transeuropee, il ruolo di quei corridoi – in particolare il numero 5 ed il numero 8 – di fondamentale interesse per l'Italia e la cui realizzazione è stata messa in pericolo – ma occorre continuare a vigilare – da orientamenti concorrenti volti a dirottare traffico ed investimenti su bacini di altri Paesi.

Anche su questo versante il Ministro Lunardi ed il Vice Ministro Martinat sono stati particolarmente fermi nel difendere gli interessi nazionali.

In questo sforzo sarà naturalmente decisiva la capacità, da parte italiana, di procedere alla puntuale realizzazione dei programmi di potenziamento intermodale delle infrastrutture, il che richiede, come già più volte sottolineato, il contributo di numerose componenti del sistema Paese, per attivare tutte le risorse – umane e finanziarie – disponibili.

Si noterà che quasi tutti i temi affrontati dall'Associazione nel 2002 sono temi di ancora viva attualità. Temi, quindi, da affrontare perentoriamente, con la ritrovata unitarietà di tutte le componenti associative, pienamente consapevoli che il Settore non difende interessi corporativi ma opera sempre a servizio degli interessi nazionali perseguiti dal Governo, del quale esso, dunque, si pone come strumento operativo altamente qualificato.

Pertanto, guardando al prossimo futuro, è da ribadire l'impegno di tutti per affrontare al meglio, in ambito nazionale ed europeo, temi strategici, quali la tariffa e il telepass, che, non curati con il dovuto rigore, rischiano di rappresentare un pericolo, non solo per le Associate, ma soprattutto per lo sviluppo dell'economia.

## La 37<sup>a</sup> Assemblea dell'Aiscat

Per conseguire obiettivi di interesse generale delle Associate e del Paese, l'Associazione, pur rispettosa delle autonomie di tutte le sue componenti, intende intensificare i suoi sforzi per essere all'altezza delle sfide che il Settore deve affrontare in un contesto complesso. A tal fine si è già adoperata per rinsaldare, su basi nuove e flessibili, il vincolo associativo, a rivitalizzarlo, dando contenuto concreto – almeno per taluni profili specifici – al concetto di rappresentanza, senza mai dimenticare che l'Associazione è di tutte le Associate e tutte concorrono a formarne le linee strategiche per poi attuarle.

Infine sarà opportuno, in relazione alle profonde trasformazioni avvenute negli assetti proprietari di molte Associate, operare un utile coordinamento di tutte le iniziative atte a stimolare e favorire, anche per questa via, la produzione di valore aggiunto ed una sempre più efficace razionalizzazione ed "europeizzazione" del comparto che ha già abbondantemente dimostrato grande vitalità e spirito di servizio nei confronti degli obiettivi di Governo, e la sua naturale vocazione a fare sistema.

Da sottolineare ancora una volta, ricordando i piani di infrastrutturazione dell'Europa allargata, la funzione insostituibile dei concessionari autostradali, rappresentanti di un Settore in grado di autofinanziare i propri programmi di investimento e di concorrere in maniera determinante, con le proprie risorse, alla finanza di progetto per opere strategiche per il Paese. È pertanto interesse primario del Governo – è doveroso ribadirlo – che il Settore continui ad essere un Settore sano, produttivo, autosufficiente, per convogliare le non illimitate risorse del bilancio statale su opere strategiche non completamente autofinanziabili.

Il Settore è ormai in larga parte privatizzato, per volontà esplicita del Parlamento, e vede la presenza di soggetti che hanno immobilizzato notevoli capitali, soggetti ai quali la "promessa di redditività" va mantenuta secondo le regole del gioco, che sono le regole del mercato, e che non possono essere cambiate se non di comune intesa.

Se si vogliono convogliare le risorse dei privati nelle opere pubbliche, il rispetto delle regole è fondamentale.

Non va demonizzato il profitto né vanno mortificati i processi di efficienza e produttività che i privati hanno introdotto, con rigore, in un comparto che, in passato, ha conosciuto altre logiche, né vanno sottaciuti i benefici, in termini di ottimizzazione delle risorse, che sono connessi alla diversificazione delle attività, grazie a norme di legge varate dal Parlamento.

Ricordando che il sistema di trasporto richiede investimenti massicci in tutte le modalità, anche per sottrarre parte del merci alla strada – ferroviario,

autostrade del mare, combinato, etc. – c'è da sottolineare, ancora una volta, che la strada, da qui al 2010, continuerà a veder crescere, in valori assoluti, la domanda che ad essa viene rivolta.

Quindi non ci sono risorse da sottrarre alla gomma per dirottarle sul ferro (sussidi incrociati), ma bisogna ottimizzare quelle interne al Settore per finanziare gli irrinunciabili programmi di potenziamento e di ammodernamento della rete che rispondono oggettivamente alla domanda di trasporto che ad essa continua, e continuerà, a rivolgersi.

Da ricordare infine la tendenza, che è sempre stata presente ma che raggiunge oggi punte oggettivamente intollerabili, nonché ingiuste, di attacchi al Settore da parte della stampa e, in genere, dei media, che, pregiudizialmente critici nei confronti del pedaggio, colpevolizzano il gestore anche in caso di eventi sui quali esso non ha controllo. I gestori autostradali vengono chiamati in causa, e biasimati, se nevicata, se c'è nebbia, se utenti incoscienti non rispettano le più elementari norme di prudenza, se inevitabili e necessarie cantierizzazioni, indispensabili per mantenere la qualità del servizio, determinano code.

Allo stesso tempo, però, le medesime voci sono pronte a levarsi per criticare presunti mancati interventi manutentivi, oppure a puntare l'indice su inesistenti carenze delle infrastrutture.

Forse, l'Associazione è stata troppo paziente, a fronte del formarsi di opinioni e correnti di pensiero malevoli, non obiettive, o solo miopi.

Con la rinnovata volontà di operare, tutti insieme e con forza, per ristabilire la verità dei fatti, troppo spesso stravolta, e non sempre per carenza di informazione, l'Associazione – rinsaldando una forte, produttiva unitarietà – intende impegnarsi con grande determinazione per fare chiarezza in tema di tariffe, sul ruolo insostituibile che esse svolgono per il formarsi delle risorse destinate al finanziamento dei programmi, per ristabilire la verità, con la inoppugnabilità dei dati e delle cifre, sulla sicurezza, sulle manutenzioni, sugli sforzi che ogni giorno si fanno per gestire una rete in troppi tratti prossima al collasso.

Ciò dovrà farsi anche con iniziative mirate e con grande lucidità perché non è lecito per nessuno denigrare gratuitamente un Settore che è prezioso nel panorama della mobilità, della competitività delle imprese, del sostegno all'industria ed all'economia del Paese, e che merita rispetto e forte apprezzamento per il suo costante operare a servizio del pubblico.

## La 37ª Assemblea dell'Aiscat

*Pubblichiamo, a seguire, un ampio resoconto dell'intervento del neo-presidente dell'AISCAT, dottor Fabrizio Palenzona.*

Il Presidente Palenzona ringrazia il Vice Presidente Willeit che, unitamente agli altri "saggi", lo ha proposto quale Presidente. Rivolge poi un ringraziamento a tutte le Associate dell'AISCAT che lo hanno eletto, nonché a tutti gli autorevolissimi esponenti del Governo, del Parlamento, della Confindustria, per essere intervenuti all'Assemblea.

Ritenendo importanti e significative le considerazioni svolte dall'amico Willeit – con la sua esperienza e per il compito che doveva svolgere – desidera innanzitutto illustrare brevemente all'Assemblea i motivi per i quali ha accettato, con entusiasmo, la proposta di presiedere l'AISCAT e di dedicare i prossimi anni, col consenso delle Associate, a questo incarico. In sintesi – e precisa che non si tratta né di enfasi né di luoghi comuni – perché lo ritiene veramente un modo per prestare un servizio importante al Paese.

Ha accettato per motivi semplici, perché conosce il passato, conosce il presente e spera di interpretare insieme a tutte le componenti associative il futuro dell'AISCAT.

37 anni fa nasce l'AISCAT, associazione di aziende e di concessionarie quasi tutte pubbliche, che operano, con uno strumento nuovo, la concessione – che poi farà scuola – e realizzano il più imponente sistema di opere pubbliche del Paese.

La storia del Paese non può prescindere dallo sviluppo del dopoguerra ed il suo grande sviluppo economico non può prescindere da una rete formidabile avviata col sistema delle concessionarie autostradali che – è stato ricordato – a tutt'oggi garantiscono all'utenza la minor tariffa, il minor costo in tutta Europa. Ed anche di questo va tenuto conto.

Nel 1973 arriva l'Associazione delle concessionarie europee e l'AISCAT è protagonista, anzi ancor più protagonista, perché le concessionarie italiane sono innovatrici, propongono, e trovano soluzione ai problemi delle infrastrutture. E' un peccato l'aver dovuto poi rilevare che gli allievi europei hanno superato i maestri e che oggi purtroppo sono i concessionari italiani a dover imparare, anche se le tecnologie, le forme, le proposte del Settore sono sempre all'avanguardia. Il Settore, come sistema, vuole stare a tutti gli effetti in Europa.

Questo, in estrema sintesi, il passato.

Nel presente l'AISCAT è sempre l'Associazione delle concessionarie autostradali, ma è cambiata, così come è cambiata la realtà. Innanzitutto l'AISCAT oggi è un'associazione che raggruppa, quasi totalmente, imprese privatizzate o private, ed altre ancora prevalentemente pubbliche. Ma ha l'onere e il piacere di

riunirle tutte insieme perché – come dirà in seguito – il contesto è unico.

L'AISCAT si trova di fronte ad un sistema e ad un panorama mutati; oggi non si può non tener conto che interlocutore necessario del Settore, oltre all'ANAS e al Governo, che restano indubbiamente interlocutori privilegiati, è l'Unione Europea, in quanto il Settore vuole essere in Europa.

Sottolinea ancora che occorre consapevolezza del ruolo che hanno le Regioni, anche a seguito di recenti sentenze della Corte Costituzionale.

Inoltre dovrà essere tenuto presente, meglio di prima, e più di prima, l'ambiente, tema notoriamente di particolare delicatezza. Per esso occorre trovare soluzioni compatibili che favoriscano lo sviluppo del Paese.

E' poi cambiato il concetto della sicurezza, alla quale il Settore ha prestato sempre particolare attenzione, ma che oggi è divenuto un impegno ancora più pressante. Ed è cambiata radicalmente l'utenza come mentalità, come esigenze e come sistema in generale: l'utenza privata ed ancora di più l'utenza industriale.

Allora da questo quadro emerge la prospettiva per il futuro.

Il Presidente Palenzona sottolinea che quando parla dell'AISCAT parla di un'associazione che, come ha già detto, è di tutte le sue componenti, e che, come ha sottolineato il Vice Presidente Willeit, ha ritrovato la sua unità. Che vuole guardare al futuro e che vuole guardare anche al passato per mettere a posto quello che può sembrare, per così dire, in contraddizione con un impegno unitario per il futuro. Egli si adopererà, insieme alle Associate, per superare le eventuali difficoltà.

Quello che conta è che il Settore sia unito, visto che esso ha l'ambizione, anzi la certezza, di essere il più grande investitore privato del Paese. Si rivolge agli amici del Governo e del Parlamento presenti all'Assemblea per ribadire che il Settore delle concessionarie autostradali, rappresentato dall'AISCAT, si candida ad essere un elemento decisivo per la competitività del Paese.

Il dottor Palenzona sottolinea che queste sono, in sintesi, le motivazioni che lo hanno determinato ad assumere la presidenza dell'AISCAT. E' convinto infatti che il comparto abbia in sé, per la sua storia, per la credibilità delle sue aziende, per la odierna capacità di stare sul mercato, le potenzialità per essere uno degli elementi fondamentali per il recupero della competitività del Paese.

Ribadisce che si tratta di aziende private o comunque di aziende che fanno i conti col mercato e che quindi sanno cosa significa il profitto, cosa significano i conti economici, cosa significano gli investimenti di lunga durata, quali sono gli investimenti in infrastrutture, e che rivendicano la credibilità di proporsi come tali: la

## La 37ª Assemblée dell'Aiscat

credibilità tecnica, la credibilità finanziaria, la credibilità industriale. Aziende che vogliono fare passi avanti sotto l'aspetto dell'impresa, che vogliono dare sempre più chiarezza e trasparenza ai loro comportamenti. Questo è un impegno che si sente di assumere.

Rivolgendosi al Presidente della Confindustria D'Amato, sottolinea che le concessionarie sanno anche bene che l'AISCAT non è una semplice associazione di imprenditori, ma un'associazione di imprenditori e di imprese che hanno un vincolo speciale: la concessione di un pubblico servizio, che li rende sicuramente diversi. E quindi non si può prescindere, nello svolgere il ruolo della concessionaria, di unire l'interesse di impresa, sacrosanto, indiscutibile, con l'interesse della collettività. Nota infatti che non avrebbe senso che esistessero le concessionarie se non fossero determinanti nel migliorare il servizio, servizio essenziale per la competitività.

E allora cosa vuole fare l'AISCAT? L'AISCAT vuole essere umile, disponibile con tutti, presente a tutti i tavoli dove si discute della competitività del Paese. E la competitività del Paese ha, tra gli altri, per quanto riguarda il Settore, un denominatore comune. Il Settore deve eliminare quel gap che, in termini di trasporto, di logistica e di assetto, danneggia il Paese nei confronti dei mercati di tutto il mondo, e dell'Europa in particolare. Le Alpi rappresentano un problema da questo punto di vista e le autostrade hanno un nodo fondamentale da sciogliere perché sono aumentati i traffici e le esigenze dell'utenza, ma non si sono fatti gli adeguamenti necessari della rete.

L'Associazione ed i suoi associati devono porsi come elemento decisivo per ragionare in termini di piano generale della logistica; ritiene che la scelta che ha fatto il Governo nella Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica per creare le condizioni di un piano nazionale che possa rendere efficiente il sistema di trasporto e di distribuzione, che incide per il 20% sul costo del prodotto finito, non possa non vedere l'AISCAT svolgere il ruolo che le compete. Certamente non il ruolo dell'imprenditore dell'autotrasporto, delle spedizioni, della logistica, ma l'imprenditore della rete di grande comunicazione che deve servire al sistema e all'impresa italiana per competere sui mercati internazionali.

Quindi non spaventano il Settore le aree di sosta per i mezzi pesanti da potenziare sulle autostrade, le grandi reti infrastrutturali e logistiche, l'intermodalità, le autostrade del mare, il potenziamento del ferro. Questi sono tutti protagonisti che con il Settore autostradale possono contribuire a creare un notevole miglioramento della competitività del Paese che in questi anni è andata scemando. Se questo è l'obiettivo, egli crede che sia un obiettivo condiviso. Certamente un obiettivo del

Governo, ma che deve essere un obiettivo comune a tutta la collettività.

Ricorda che il deficit del Paese in termini di infrastrutture, e non solo autostradali, è ormai ad un livello di emergenza e quindi la scelta precisa del Governo sulla infrastrutturazione è condivisibile; ritiene che con la Legge Obiettivo sia stato fatto un passo avanti determinante. Occorre però che per cogliere questo obiettivo, oltre alla volontà decisa del Governo e del Parlamento di trovare soluzioni per rendere concretamente possibile la realizzazione delle opere, ci sia la disponibilità – perché sono problemi prioritari per il Paese – di tutte le forze sociali e politiche, per contribuire allo sviluppo ed alla competitività.

Ritiene che ci si può dividere, ed è giusto che sia così, su tante cose, ma su alcuni elementi prioritari per il Paese è convinto che non ci si può e non ci si deve dividere: tra questi sicuramente la soluzione dei principali nodi di struttura, di intasamento delle autostrade nel quadro delle grandi reti transeuropee, che sono coesistenziali allo sviluppo del Paese. Senza soffermarsi sui corridoi 5 ed 8, già ricordati, nota che mentre in Italia se ne discute, i francesi, i tedeschi, gli austriaci li stanno realizzando. E quindi è giunta l'ora che si passi dal dire al fare anche in Italia, non per favorire questo o quel Governo, ma unicamente per lo sviluppo del nostro Paese.

A suo avviso questo è l'obiettivo assolutamente principale del Settore e quindi l'AISCAT sente il dovere di porsi come strumento a disposizione di chi deve fare le scelte, cioè del Governo, per stabilire quali sono le priorità – anche se purtroppo sono sotto gli occhi di tutti – e per funzionare efficacemente, come spetta ad imprese che sono private, per realizzare questi obiettivi. Ribadisce che su questo terreno verranno concentrati gli sforzi del Settore, che vuole essere veramente protagonista dello sviluppo e, per la parte che gli compete, del rilancio della competitività del Paese.

Per concludere il suo intervento, e per non dilungarsi in questa occasione, perché ci saranno altri momenti di incontro, afferma, senza enfasi ma con molta serenità, che bisogna smetterla di tollerare disinformazione, calunnie, ingiurie, trasversalità, delegittimazione di questo Settore. Non è più possibile assistere impunemente ad un sistema che disinforma per ragioni che non vuole neppure accennare in questa sede, ma che vanno certamente contro l'interesse del Settore e l'interesse del Paese.

Allora, approfittando dell'occasione di avere presenti all'Assemblea le massime Autorità del Governo e dell'opposizione, chiede onestà intellettuale da parte di tutti, e quindi di ragionare sui fatti, sui numeri, sui contenuti, sugli impegni.

## La 37<sup>a</sup> Assemblea dell'Aiscat

---

Su questi temi il Settore è pronto ad operare con la massima trasparenza, con la massima disponibilità, come è doveroso per tutte le imprese che vogliono stare sul mercato, ancor più se quotate, ma anche in quanto imprese concessionarie di un pubblico servizio.

Se è vero che questo comparto ha già oggi le potenzialità per essere il più grande investitore in opere pubbliche del Paese, – e su questo non vi sono dubbi – allora si smetta di giocare e si capisca bene che aziende private, che hanno una credibilità, che vanno sul mercato a cercare i capitali per piani di ammortamento a lunghissima scadenza – decine di anni – non possono assolutamente permettersi il lusso di non avere regole certe e durature nel tempo, perché altrimenti tutto il discorso cade, non c'è più niente da fare, non ci sono più investimenti, non c'è più sviluppo.

Occorre smettere di fare demagogia e disinformazione. E' necessario mettersi intorno ad un tavolo, verificare tutto quello che va verificato, ripulire tutti i cassetti: alla fine si deve capire che, senza un impegno preciso e garanzie certe per il futuro, non si possono fare gli investimenti, non si conclude nulla, e si danneggia gravemente il sistema economico e produttivo del Paese. Il Presidente Palenzona conclude citando un articolo di Alberoni di qualche giorno fa su "Il Corriere della Sera"

e lo cita perché lo condivide: "Nell'ultimo decennio è subentrata una fase di stanchezza, di sfiducia, una perdita di energia creativa e, ultimamente, la stagnazione economica. Ma la malattia non è solo economica: è sociale e politica. La nostra società non è mai stata così lacerata come lo è ora, si è disintegrato il vecchio sistema politico e non si è ancora legittimato quello nuovo. Vi è una violentissima lotta fra i due schieramenti e un conflitto cronico al loro interno; nel vuoto gruppi che cercano di massimizzare i propri vantaggi anche a costo di danneggiare le istituzioni utili a tutti. Molte persone attive che vogliono costruire e che si prodigano intrappolate in questo sistema paralizzante, alla sera, quando pensano alla giornata trascorsa, sono prese da sconforto. Sono state ostacolate, attaccate da gente che, per seguire i propri interessi economici e politici, sono totalmente indifferenti alle conseguenze per la collettività. La nostra società ha bisogno di creatività, di sperimentazione, di diversificazione – personalmente, aggiunge, di impegno e di lealtà. Ciascuno perciò cerchi di dare il proprio contributo creativo con fermezza, con coraggio, buttandosi dietro le spalle le critiche, le frustrazioni e le amarezze". Questo – conclude il Presidente Palenzona – è quello che faremo noi. [m](#)