



# informazioni

Anno XXXVIII - n. 3-4 luglio-settembre e ottobre-dicembre 2003 - notiziario trimestrale a cura dell'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori

## Contributi del settore all'indagine conoscitiva del Parlamento

### Camera dei Deputati Commissioni VIII e IX riunite Indagine conoscitiva sullo stato e sulle prospettive di sviluppo del settore autostradale

*Il giorno 18 maggio 2004 si è tenuta presso la Camera dei Deputati, davanti alle Commissioni Riunite VIII e IX, un'audizione dell'Aiscat nell'ambito dell'indagine conoscitiva voluta dal Parlamento e riguardante lo stato e le prospettive di sviluppo del settore autostradale italiano. Nell'intervento – di seguito riportato – svolto dal Presidente dell'Associazione, **dott. Fabrizio Palenzona**, sono stati tra l'altro evidenziati l'importanza rivestita dallo strumento concessorio nella realizzazione delle infrastrutture stradali ed i principali problemi riscontrati nell'attuale scenario legislativo-regolatorio.*

#### 1. Introduzione

Per prima cosa desidero porgere un saluto a tutti i presenti, e ringraziare per l'opportunità che viene offerta all'AISCAT di essere ascoltata nell'ambito di questa indagine conoscitiva che credo potrà anche fornire spunti di riflessione per l'attività normativa del Parlamento.

Il settore autostradale in concessione rappresenta, attualmente, uno dei principali generatori di sviluppo su cui possa contare il nostro Paese per mantenersi sullo stesso piano dei maggiori partner europei.

D'altronde l'Italia ha accumulato negli ultimi decenni un ritardo infrastrutturale che rischia – se non si saprà proseguire sulla attuale via di recupero – di ridurre ulteriormente la competitività delle imprese attraverso il sistematico aggravio di tempi e di costi sul trasporto dei beni.

Come sapete l'AISCAT raccoglie e rappresenta come Associate tutte le 24 Società Italiane Concessionarie di Autostrade e Trafori che gestiscono più dell'ottantasei per cento della rete autostradale italiana. La rete a pedaggio costituisce circa il 3% della rete stradale primaria e su di essa si svolge circa il 25% della mobilità extraurbana.












La concessione – istituto che il legislatore italiano introduce nel sistema giuridico nel 1929 – è lo strumento che l'Unione Europea ha individuato ora per attrarre capitali privati verso la realizzazione delle opere pubbliche, coinvolgendo le risorse finanziarie, professionali ed organizzative dell'imprenditoria nel processo di infrastrutturazione.

(continua a pag.51)

## Indice degli articoli

- **Contributi del settore all'indagine conoscitiva del Parlamento** pag. 1 pag. 51
- **La UE e le infrastrutture a pedaggio: i più recenti sviluppi normativi** pag. 46

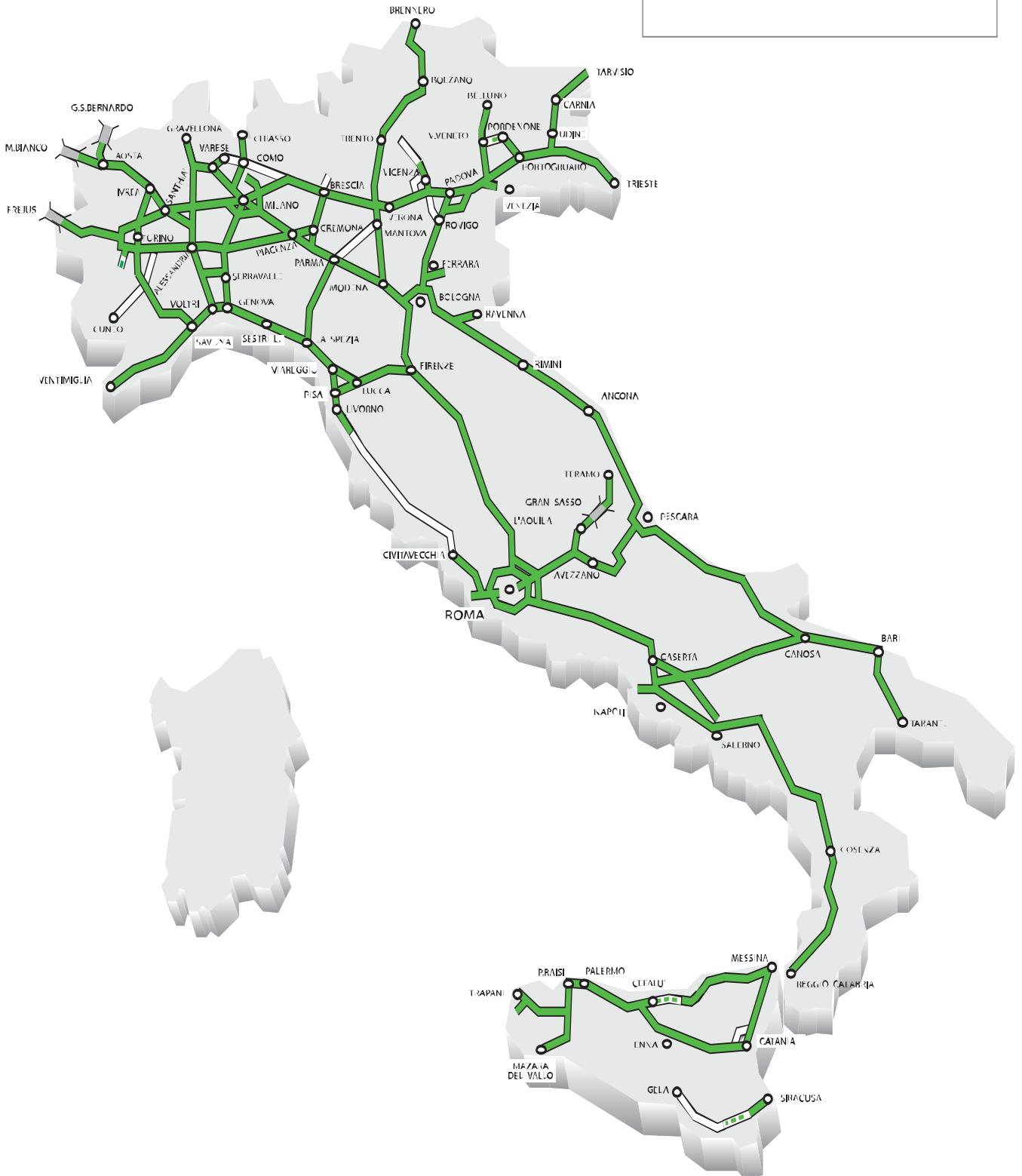
## Indice delle tabelle e dei grafici

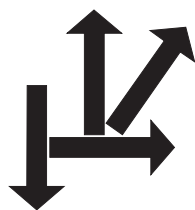
<b>Grafico A</b>		Cartina d'Italia: stato della rete autostradale italiana al 31-12-2003.	
<b>Tab. 1</b>		Quadro riassuntivo della rete autostradale italiana al 31-12-2003.	
<b>Tab. 2</b>		Estesa dei raccordi autostradali al 31-12-2003.	
<b>Grafico B</b>		Sviluppo della rete autostradale italiana nel periodo 1970-2003.	
<b>Tab. 3-3a</b>		Valori del traffico.	
<b>Grafico C</b>			Rete e traffico nel periodo 1970-2003.
<b>Tab. 4-4a</b>		Traffico 2003 e classi tariffarie.	
<b>Tab. 5-5a</b>		Quadro riassuntivo degli incidenti.	
<b>Grafico D - Tab. 6</b>		Andamento degli incidenti nel periodo 1970-2003.	
<b>Tab. 7</b>		Classificazione degli incidenti.	
<b>Tab. 8</b>		Interventi del Servizio Assistenza Stradale nell'anno 2003.	
<b>Tab. 9</b>		L'autostrada e l'utente nel 2003.	
<b>Tab. 10</b>		Elementi economici dell'esercizio 2003.	



### Rete Autostradale Italiana al 31-12-2003

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





## Quadro riassuntivo della rete autostradale in concessione al 31-12-2003<sup>(a)</sup>

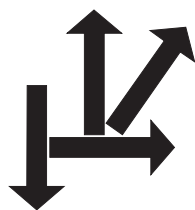
AUTOSTRADE	in esercizio	in costruzione	in programma	totale	IN GESTIONE A:
	km	km	km	km	
Sarre - Traforo Monte Bianco	27,0	5,3	–	32,3	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.
Quincinetto - Aosta	59,5	–	–	59,0	Società Autostrade Valdostane p.A.
Raccordo A5-S.S.27 del G.S. Bernardo	7,9	–	–	7,9	Società 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-Autostrade per l'Italia S.p.A.
Milano - Varese	45,3	–	–	45,3	Autostrade-Autostrade per l'Italia S.p.A.
Diramazione Gallarate-Gattico	24,0	–	–	24,0	Autostrade-Autostrade per l'Italia S.p.A.
Lainate - Como - Chiasso	32,4	–	–	32,4	Autostrade-Autostrade per l'Italia 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-Autostrade per l'Italia S.p.A.
Milano - Napoli <sup>(d)</sup>	803,5	–	–	803,5	Autostrade-Autostrade per l'Italia S.p.A.
Torino-Milano	127,0	–	–	127,0	Autostrada Torino-Milano S.p.A.
Milano - Bergamo - Brescia	93,5	–	–	93,5	Autostrade-Autostrade per l'Italia 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 Vedòia)	82,2	–	–	82,2	Autostrade-Autostrade per l'Italia 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-Autostrade per l'Italia S.p.A.
Piacenza - Brescia	88,6	–	–	88,6	Autostrada 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-Autostrade per l'Italia S.p.A.
Bologna - Taranto	781,4	–	–	781,4	Autostrade-Autostrade per l'Italia S.p.A.
Ventimiglia - Savona	113,3	–	–	113,3	Autostrada dei Fiori S.p.A.
Savona - Genova	45,5	–	–	45,5	Autostrade-Autostrade per l'Italia S.p.A.
Genova - Sestri Levante	48,7	–	–	48,7	Autostrade-Autostrade per l'Italia 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-Autostrade per l'Italia S.p.A.
Firenze - Pisa Nord	81,7	–	–	81,7	Autostrade-Autostrade per l'Italia 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-Autostrade per l'Italia S.p.A.
Caserta - Nola - Salerno	55,3	–	–	55,3	Autostrade-Autostrade per l'Italia 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. 8

(b) Vedi nota n. 6 a pag. 8

(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.



## Quadro riassuntivo della rete autostradale al 31-12-2003

TRAFORI IN ESERCIZIO	GALLERIA		AUTOSTRADA DI ACCESSO	TOTALE	SOCIETÀ CONCESSIONARIE
	km		km	km	
Trafo del Monte Bianco	11,6	(5,8)	–	11,6	Soc. It.na per il Traforo del M. Bianco p.A.
Trafo del Gran S. Bernardo	5,8	(2,9)	9,9	15,7	Soc. It.na per il Traforo del G.S. Bernardo p.A.
Trafo del Fréjus	12,8	(6,8)	–	12,8	Soc. It.na per il Traforo Aut.le del Fréjus p.A.
<b>Totale</b>	<b>30,2</b>	<b>(15,5)</b>	<b>(9,9)</b>	<b>40,1</b>	<b>(25,4)</b>

I valori tra parentesi indicano i tratti di competenza italiana.

AUTOSTRADALE A.N.A.S.	in esercizio km	in costruzione km	in programma km	totale km
Asti-Cuneo	–	–	75,6	75,6
Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA)	68,2	–	–	68,2
Roma-Aeroporto di Fiumicino	18,5	–	–	18,5
Salerno-Reggio Calabria	443,4	–	–	443,4
Palermo-Mazara del Vallo (e dir. Punta Raisi)	119,0	–	–	119,0
Alcamo-Trapani (con dir. per Birgi)	47,4	–	–	47,4
Palermo-Catania	193,8	–	–	193,8
Collegamento A18-A19	–	–	9,8	9,8
Catania Nord - Catania Centro	3,7	–	–	3,7
<b>Totale</b>	<b>894,0</b>	<b>–</b>	<b>85,4</b>	<b>979,4</b>

### RIEPILOGO GENERALE RETE IN ESERCIZIO

<b>A PEDAGGIO</b>		
<b>(Autostrade + Trafori autostradali)</b>	<b>km</b>	<b>5.593,3</b>
<b>A.N.A.S.</b>	<b>km</b>	<b>894,0</b>
<b>ESTESA TOTALE</b>	<b>km</b>	<b>6.487,3</b>

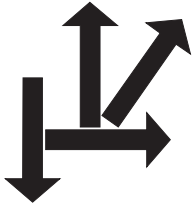
### AUTOSTRADALE A TRE CORSIE

	IN ESERCIZIO km	IN ESERCIZIO km
<b>Autostrade-Autostrade per l'Italia S.p.A.</b>		
A1 Milano-Napoli	454,1	–
A4 Milano-Brescia	93,5	–
Diramazione A8/A26	11,0	–
A8 Milano-Varese	29,0	–
A10 Genova-Savona	16,4	–
A14 Bologna-Taranto	104,2	–
A23 Udine-Tarvisio	6,0	–
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	129,0	–
A27 Mestre-Belluno	41,2	–
A30 Caserta-Salerno	55,3	–
	<b>939,7</b>	
<b>A.T.I.V.A. S.p.A.</b>		
Sistema Tangenziale di Torino	50,4	–
<b>Torino Milano S.p.A.</b>		
A4 Torino-Milano	123,0	–
<b>Milano Mare - Milano Tangenziali S.p.A.</b>		
A7 Milano-Serravalle:		
– Milano ponte fiume Po	44,0	–
– Tratto Tortona-diramazione Predosa	9,0	–
		– Tangenziale ovest di Milano 31,5
		– Tangenziale est di Milano 19,5
		<b>104,0</b>
		<b>S.A.T.A.P. S.p.A.</b>
		A21 Torino-Piacenza 8,0
		<b>Brescia-Padova S.p.A.</b>
		A4 Brescia-Padova 146,1
		<b>Autovie Venete S.p.A.</b>
		A4 Mestre-Trieste 3,1
		<b>Venezia-Padova S.p.A.</b>
		A4 Venezia-Padova 19,9
		Tangenziale Ovest di Mestre 6,3
		<b>Autostrada dei Fiori S.p.A.</b>
		A10 Ventimiglia-Savona 3,1
		<b>Autostrade Meridionali S.p.A.</b>
		A3 Napoli-Salerno 7,0
		<b>Tangenziale di Napoli S.p.A.</b>
		Tangenziale Est-Ovest di Napoli 20,2
		<b>Strada dei Parchi S.p.A.</b>
		A24 Roma - L'Aquila-Teramo 7,0*
		<b>ANAS S.p.A.</b>
		Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA) 50,0
		<b>TOTALE</b>
		<b>1.487,8</b>

(\*) Solo in via sinistra tra Colledara e l'imbocco della galleria del Gran Sasso.

### SITUAZIONE LAVORI

	SOCIETÀ CONCESSIONARIE	TRATTE INTERESSATE	km	percentuale avanzamento lavori
NUOVI TRONCHI	<b>RACCORDO AUTOSTRADALE VALLE D'AOSTA S.p.A.</b> A5 Sarre-Trafo del Monte Bianco	Palleusieux - Courmayeur Sud Courmayeur (Entreves) - Courmayeur Sud	1,2 4,1	100% 53%
	<b>AUTOSTRADA TORINO-IVREA-VALLE D'AOSTA S.p.A.</b> SATT - Sistema Tangenziale di Torino	2° tronco Orbassano-Pinerolo	10,6	10%
	<b>AUTOVIE VENETE S.p.A.</b> A28 Portogruaro-Conegliano	Sacile Ovest - Godega S. Urbano	8,7	35%
	<b>CONSORZIO PER LE AUTOSTRADALE SICILIANE</b> A20 Messina-Palermo	Torrente Furiano-Caronia Caronia-S. Stefano C. S. Stefano C.-Tusa-Castelbuono Avola-Rosolini	9,5 11,5 20,2 30,2	99% 95% 87% 29%
	A18 Siracusa-Gela			
<b>TOTALE NUOVI TRONCHI</b>			<b>96,0</b>	
AMPLIAMENTI	<b>AUTOSTRADALE-AUTOSTRADALE PER L'ITALIA S.p.A.</b> A1 Milano-Napoli	Orte-Fiano Romano: galleria di Nazzano da allaccio A22 a Bologna Borgo Panigale Casalecchio-Barberino	3,5 31,6 64,5	10% 10% 6%
	<b>AUTOSTRADALE CENTRO PADANE S.p.A.</b> A21 Piacenza-Brescia	Manerbio-Brescia	17,0	80%
	<b>AUTOSTRADALE MERIDIONALI S.p.A.</b> A3 Napoli-Salerno	Torre Annunziata Sud-Pompei Ercolano-Torre del Greco Torre Annunziata sud-Torre Annunziata nord	3,1 1,5 1,6	16% 1% 12%
	<b>TOTALE AMPLIAMENTI</b>			<b>122,8</b>



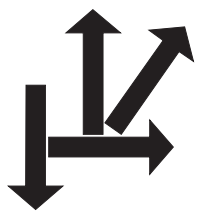
## Estesa dei raccordi autostradali\* al 31-12-2003

CLASSIFICATI	In esercizio km	In costruzione km	In progetto km	Totale km
Tangenziale Nord-Città di Bologna **	23,7	-	-	23,7
Salerno - Avellino	30,4	-	-	30,4
Siena - Firenze	56,4	-	-	56,4
di Reggio Calabria	5,5	-	-	5,5
Scalo Sicignano - Potenza	52,0	-	-	52,0
Bettolle - Perugia	60,0	-	-	60,0
Pavia - A7 ***	9,9	-	-	9,9
Ferrara - Porto Garibaldi	50,0	-	-	50,0
di Benevento	12,7	-	-	12,7
Torino - Aeroporto di Caselle	11,0	-	-	11,0
Ascoli Piceno - Porto d'Ascoli	26,3	-	-	26,3
Chieti - Pescara	14,8	-	-	14,8
<b>Totale</b>	<b>352,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>352,7</b>

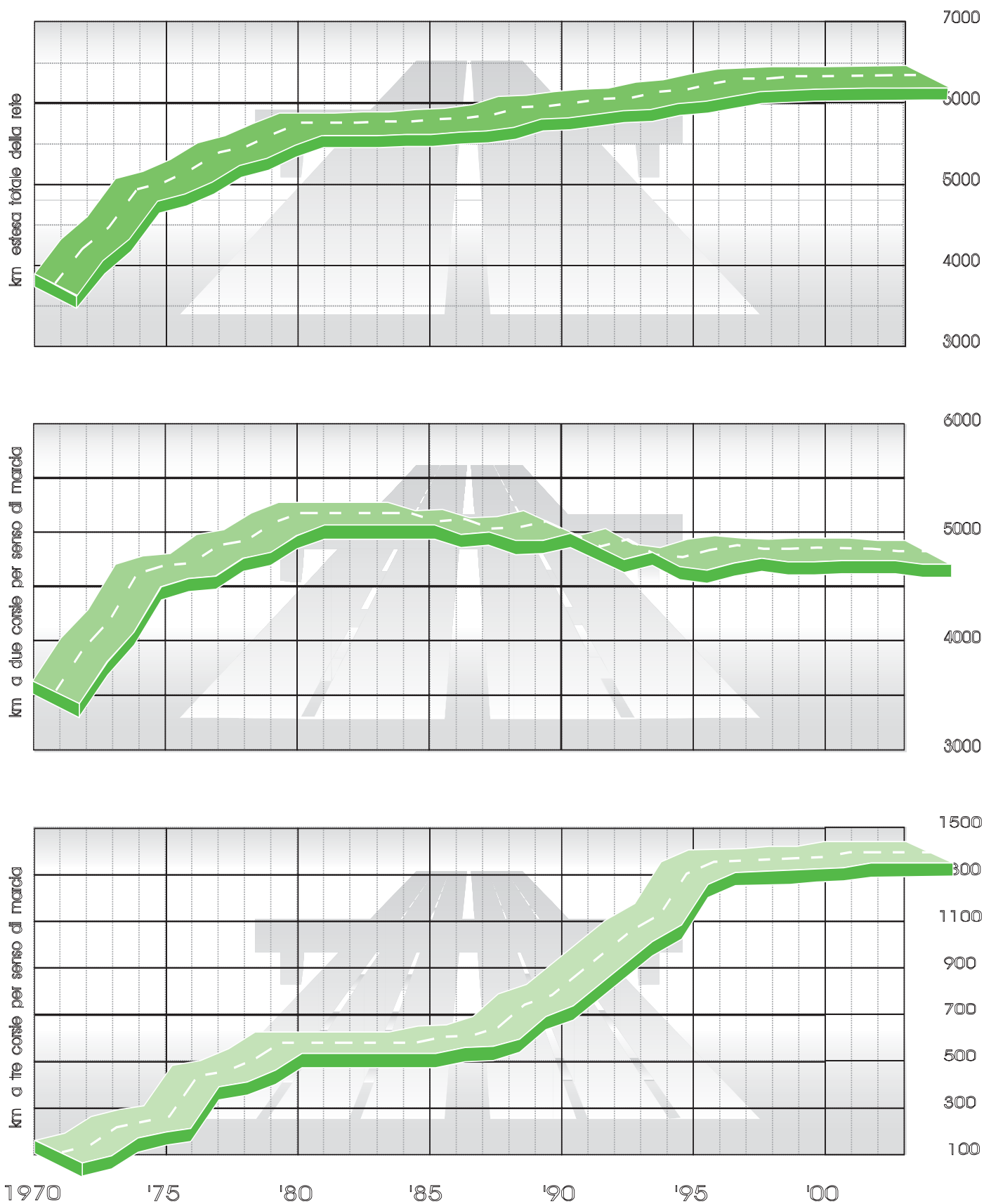
\* Costruiti e gestiti dall'Ente Nazionale per le Strade (ANAS).

\*\* La gestione e la manutenzione è curata dalla Autostrade SpA.

\*\*\* Adeguamento e gestione a cura della Società Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso p.A.



## Sviluppo della rete autostradale nel periodo 1970-2003



## 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-Courmayeur 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**

---

**luglio - settembre  
ottobre - dicembre  
e riepilogo annuale 2003**

**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.

**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).

## Definizioni:

---

### A - Traffico

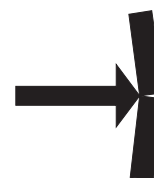
---



---

### B - Incidenti

---





# Valori del traffico - 3° 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>TRAFORO DEL MONTE BIANCO</b> km. 5,8	Leggeri	2.211	2.211	2.419	1.554	2.211	2.211	2.419	1.554	1,18	1,15	+ 2,6	3,83	2,46	+ 55,7
	Pesanti	525	337	758	189	525	337	758	189	0,28	0,18	+ 55,6	1,20	0,30	+300,0
	Totale	2.736	2.492	3.177	1.743	2.736	2.492	3.177	1.743	1,46	1,33	+ 9,8	5,03	2,76	+ 82,2
<b>TRAFORO DEL GRAN S. BERNARDO</b> km. 12,8	Leggeri	2.093	2.183	1.614	1.763	2.093	2.183	1.614	1.763	2,47	2,58	- 4,3	5,67	6,18	- 8,3
	Pesanti	227	277	238	302	227	277	238	302	0,27	0,32	- 15,6	0,83	1,05	- 21,0
	Totale	2.320	2.460	1.852	2.065	2.320	2.460	1.852	2.065	2,74	2,90	- 5,5	6,50	7,23	- 10,1
<b>TRAFORO DEL FREJUS</b> km. 6,8	Leggeri	3.222	3.465	2.528	2.806	3.222	3.465	2.528	2.806	2,02	2,17	- 6,9	4,69	5,21	- 10,0
	Pesanti	3.002	3.516	3.452	4.131	3.002	3.516	3.452	4.131	1,88	2,20	- 14,5	6,41	7,67	- 16,4
	Totale	6.224	6.981	5.980	6.937	6.224	6.981	5.980	6.937	3,90	4,37	- 10,8	11,10	12,88	- 13,8
<b>SARRE-TRAFORO M.TE BIANCO (tratto Sarre-Morgex)</b> km. 27,0	Leggeri	9.434	8.965	7.254	6.414	9.399	8.204	8.726	5.745	23,3	20,4	+ 14,2	53,3	42,3	+ 26,0
	Pesanti	1.725	1.354	1.490	872	1.721	1.250	1.795	1.250	4,3	3,1	+ 38,7	11,0	5,8	+ 89,7
	Totale	11.159	10.319	8.744	7.286	11.120	9.454	10.521	6.995	27,6	23,5	+ 17,4	64,3	48,1	+ 33,7
<b>TORINO-BARDONECCHIA</b> km. 72,4	Leggeri	19.941	17.987	17.546	15.690	19.941	17.987	17.546	15.690	66,4	59,9	+ 10,9	173,4	155,0	+ 11,9
	Pesanti	8.485	9.612	8.996	10.425	8.485	9.612	8.996	10.425	28,2	32,0	- 11,9	88,9	103,0	- 13,7
	Totale	28.426	27.599	26.542	26.115	28.426	27.599	26.542	26.115	94,6	91,9	+ 2,9	262,3	258,0	+ 1,7
<b>QUINCINETTO-AOSTA</b> km. 59,5	Leggeri	30.887	28.791	26.993	24.847	19.182	18.203	16.407	13.846	105,0	99,7	+ 5,3	266,5	247,6	+ 7,6
	Pesanti	4.691	4.335	4.394	3.838	3.157	2.830	2.923	2.176	17,3	15,5	+ 11,6	47,5	38,9	+ 22,1
	Totale	35.578	33.126	31.387	28.685	22.339	21.033	19.330	16.022	122,3	115,2	+ 6,2	314,0	286,5	+ 9,6
<b>TORINO-IVREA-QUINCINETTO</b> km. 51,2	Leggeri	38.900	36.865	36.095	33.615	18.591	17.604	17.215	16.143	94,1	89,1	+ 5,6	258,5	242,4	+ 6,6
	Pesanti	6.793	6.145	6.761	5.821	2.992	2.765	2.954	2.643	15,1	14,0	+ 7,9	44,5	39,7	+ 12,1
	Totale	45.693	43.010	42.856	39.436	21.583	20.369	20.169	18.786	109,2	103,1	+ 5,9	303,0	282,1	+ 7,4
<b>IVREA-SANTHÌÀ</b> km. 23,6	Leggeri	18.406	17.433	16.005	14.744	17.021	16.142	14.676	13.521	37,6	35,6	+ 5,6	96,2	88,6	+ 8,6
	Pesanti	3.236	2.778	3.111	2.464	2.941	2.503	2.817	2.194	6,5	5,5	+ 18,2	18,5	14,4	+ 28,5
	Totale	21.642	20.211	19.116	17.208	19.962	18.645	17.493	15.715	44,1	41,1	+ 7,3	114,7	103,0	+ 11,4
<b>TORINO-SAVONA</b> km. 130,9	Leggeri	45.587	42.790	40.908	38.297	19.416	18.271	16.496	15.223	234,0	220,1	+ 6,3	589,8	544,3	+ 8,4
	Pesanti	8.701	7.964	8.733	8.093	3.166	2.893	3.177	2.938	38,1	34,9	+ 9,2	113,6	105,1	+ 8,1
	Totale	54.288	50.754	49.641	46.390	22.582	21.164	19.673	18.161	272,1	255,0	+ 6,7	703,4	649,4	+ 8,3
<b>(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7)</b> km. 83,7	Leggeri	59.960	58.525	50.426	47.883	36.089	35.154	29.448	27.774	277,9	270,7	+ 2,7	672,9	634,6	+ 6,0
	Pesanti	12.421	12.019	12.649	12.080	7.367	7.132	7.520	7.172	56,7	54,9	+ 3,3	171,8	163,9	+ 4,8
	Totale	72.381	70.544	63.075	59.963	43.456	42.286	36.968	34.946	334,6	325,6	+ 2,8	844,7	798,5	+ 5,8
<b>(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona e coll.to con Santhià)</b> km. 161,2	Leggeri	63.425	60.909	57.444	53.955	16.448	15.913	14.237	13.419	243,9	236,0	+ 3,3	626,5	590,6	+ 6,1
	Pesanti	13.377	12.707	13.849	13.014	3.354	3.154	3.416	3.164	49,7	46,8	+ 6,2	150,3	139,3	+ 7,9
	Totale	76.802	73.616	71.293	66.969	19.802	19.067	17.653	16.583	293,6	282,8	+ 3,8	776,8	729,9	+ 6,4



## Valori del traffico - 3° 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>MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO</b> km. 77,7	Leggeri	237.668	230.895	233.567	225.280	67.363	65.468	65.597	63.300	481,5	468,0	+ 2,9	1.391,5	1.342,7	+ 3,6
	Pesanti	41.990	41.429	43.464	42.311	11.877	11.733	12.223	11.886	84,9	83,9	+ 1,2	259,3	252,1	+ 2,9
	Totale	279.658	272.324	277.031	267.591	79.240	77.201	77.820	75.186	566,4	551,9	+ 2,6	1.650,8	1.594,8	+ 3,5
<b>DIRAMAZIONE A8/A26</b> km. 24,0	Leggeri	50.185	47.786	46.521	43.885	53.277	50.692	49.037	46.181	117,6	111,9	+ 5,1	321,3	302,6	+ 6,2
	Pesanti	8.309	8.081	8.674	8.454	8.655	8.451	9.020	8.864	19,1	18,7	+ 2,1	59,1	58,1	+ 1,7
	Totale	58.494	55.867	55.195	52.339	61.932	59.143	58.057	55.045	136,7	130,6	+ 4,7	380,4	360,7	+ 5,5
<b>MILANO-SERRAVALLE</b> km. 86,3	Leggeri	78.427	75.189	74.237	70.381	41.734	40.284	38.156	36.079	331,1	319,8	+ 3,5	898,9	850,0	+ 5,8
	Pesanti	18.403	17.804	19.106	18.249	8.064	7.834	8.330	8.010	64,0	62,2	+ 2,9	196,2	188,7	+ 4,0
	Totale	96.830	92.993	93.343	88.630	49.798	48.118	46.486	44.089	395,1	382,0	+ 3,4	1.095,1	1.038,7	+ 5,4
<b>GENOVA-SERRAVALLE</b> km. 50,0	Leggeri	120.130	119.827	115.388	113.645	31.151	30.989	28.034	27.368	143,3	142,5	+ 0,6	382,7	373,6	+ 2,4
	Pesanti	21.303	20.945	21.830	21.492	6.399	6.296	6.484	6.353	29,4	29,0	+ 1,4	88,5	86,7	+ 2,1
	Totale	141.433	140.772	137.218	135.137	37.550	37.285	34.518	33.721	172,7	171,5	+ 0,7	471,2	460,3	+ 2,4
<b>MILANO-BOLOGNA</b> km. 192,1	Leggeri	186.401	182.588	171.248	168.169	69.852	70.099	59.134	58.681	1.234,5	1.238,9	- 0,4	3.101,2	3.077,4	+ 0,8
	Pesanti	61.441	58.390	62.517	60.333	21.192	20.625	21.498	21.097	374,5	364,5	+ 2,7	1.127,4	1.106,4	+ 1,9
	Totale	247.842	240.978	233.765	228.502	91.044	90.724	80.632	79.778	1.609,0	1.603,4	+ 0,3	4.228,6	4.183,8	+ 1,1
<b>BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona)</b> km. 224,0	Leggeri	111.560	107.203	97.803	92.891	35.637	35.725	28.402	27.863	734,4	736,2	- 0,2	1.736,8	1.703,9	+ 1,9
	Pesanti	31.342	30.663	30.019	29.417	11.552	11.695	10.682	10.769	238,1	241,0	- 1,2	653,3	658,5	- 0,8
	Totale	142.902	137.866	127.822	122.308	47.189	47.420	39.084	38.632	972,5	977,2	- 0,5	2.390,1	2.362,4	+ 1,2
<b>BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena)</b> km. 90,0	Leggeri	55.551	53.174	50.382	48.320	34.251	32.642	29.122	27.621	283,6	270,3	+ 4,9	715,5	678,6	+ 5,4
	Pesanti	21.051	20.081	21.488	20.662	12.332	11.624	12.355	11.739	102,1	96,2	+ 6,1	303,6	288,4	+ 5,3
	Totale	76.602	73.255	71.870	68.982	46.583	44.266	41.477	39.360	385,7	366,5	+ 5,2	1.019,1	967,0	+ 5,4
<b>TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene Rocchette)</b> km. 36,4	Leggeri	28.934	28.567	27.889	27.180	17.849	17.241	16.530	15.857	59,8	57,7	+ 3,6	164,3	157,6	+ 4,3
	Pesanti	9.452	9.783	10.238	10.184	4.627	4.748	4.946	4.915	15,5	15,9	- 2,5	49,1	48,8	+ 0,6
	Totale	38.386	38.350	38.127	37.364	22.476	21.989	21.476	20.772	75,3	73,6	+ 2,3	213,4	206,4	+ 3,4
<b>PARMA-LA SPEZIA</b> km. 101,0	Leggeri	39.790	38.916	33.144	31.830	23.836	23.397	18.668	17.886	221,5	217,4	+ 1,9	514,7	493,2	+ 4,4
	Pesanti	9.803	9.569	9.746	9.513	5.721	5.724	5.704	5.627	53,2	53,2	-	157,3	155,1	+ 1,4
	Totale	49.593	48.485	42.890	41.343	29.557	29.121	24.372	23.513	274,7	270,6	+ 1,5	672,0	648,3	+ 3,7
<b>BOLOGNA-PADOVA</b> km. 127,3	Leggeri	86.280	82.544	84.198	80.978	31.917	31.082	29.246	28.508	373,8	364,0	+ 2,7	1.016,4	990,7	+ 2,6
	Pesanti	28.792	27.179	29.346	27.845	10.702	10.229	10.696	10.319	125,3	119,8	+ 4,6	371,7	358,6	+ 3,7
	Totale	115.072	109.723	113.544	108.823	42.619	41.311	39.942	38.827	499,1	483,8	+ 3,2	1.388,1	1.349,3	+ 2,9
<b>BOLOGNA-ANCONA</b> km. 236,0	Leggeri	218.351	215.464	199.120	195.745	59.934	59.788	47.943	47.189	1.301,3	1.298,1	+ 0,2	3.088,9	3.040,3	+ 1,6
	Pesanti	59.795	57.773	60.224	58.162	16.528	16.163	16.276	15.942	358,9	350,9	+ 2,3	1.048,6	1.027,1	+ 2,1
	Totale	278.146	273.237	259.344	253.907	76.462	75.951	64.219	63.131	1.660,2	1.649,0	+ 0,7	4.137,5	4.067,4	+ 1,7
<b>RACCORDO DI RAVENNA</b> km. 29,3	Leggeri	23.101	21.393	19.710	18.321	16.890	15.883	14.335	13.488	45,5	42,8	+ 6,3	114,7	107,9	+ 6,3
	Pesanti	4.760	4.486	4.922	4.549	3.477	3.286	3.627	3.349	9,4	8,9	+ 5,6	29,0	26,8	+ 8,2
	Totale	27.861	25.879	24.632	22.870	20.367	19.169	17.962	16.837	54,9	51,7	+ 6,2	143,7	134,7	+ 6,7



## Valori del traffico - 3° 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>TORINO-MILANO</b> km. 127,0	Leggeri	80.410	79.439	82.196	79.448	34.572	34.342	35.091	34.042	403,9	401,3	+ 0,6	1.216,6	1.180,3	+ 3,1
	Pesanti	26.356	24.755	27.918	26.173	11.311	10.970	12.019	11.627	132,2	128,2	+ 3,1	416,7	403,8	+ 3,2
	Totale	106.766	104.194	110.114	105.621	45.883	45.312	47.110	45.669	536,1	529,5	+ 1,2	1.633,3	1.584,1	+ 3,1
<b>MILANO-BRESCIA</b> km. 93,5	Leggeri	198.955	191.895	198.308	190.672	79.678	77.449	76.250	73.683	685,4	666,2	+ 2,9	1.946,3	1.880,8	+ 3,5
	Pesanti	57.729	56.296	61.512	59.474	24.087	23.812	25.421	24.954	207,2	204,8	+ 1,2	648,9	637,0	+ 1,9
	Totale	256.684	248.191	259.820	250.146	103.765	101.261	101.671	98.637	892,6	871,0	+ 2,5	2.595,2	2.517,8	+ 3,1
<b>BRESCIA-PADOVA</b> km. 146,1	Leggeri	217.791	207.741	204.557	196.379	69.703	67.027	62.685	60.325	936,9	900,9	+ 4,0	2.500,2	2.406,1	+ 3,9
	Pesanti	66.069	64.225	68.539	66.572	23.717	23.164	24.391	23.834	318,8	311,4	+ 2,4	972,8	950,6	+ 2,3
	Totale	283.860	271.966	273.096	262.951	93.420	90.191	87.076	84.159	1.255,7	1.212,3	+ 3,6	3.473,0	3.356,7	+ 3,5
<b>PADOVA - (VE) MESTRE</b> km. 23,3	Leggeri	78.270	74.386	70.979	69.665	68.029	64.402	60.908	59.749	143,9	136,3	+ 5,6	382,4	375,2	+ 1,9
	Pesanti	23.432	22.446	23.308	23.098	20.366	19.433	20.001	19.810	43,1	41,1	+ 4,9	125,6	124,4	+ 1,0
	Totale	101.702	96.832	94.287	92.763	88.395	83.835	80.909	79.559	187,0	177,4	+ 5,4	508,0	499,6	+ 1,7
<b>(VE) MESTRE-TRIESTE</b> (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano) km. 180,3	Leggeri	184.202	176.413	162.519	158.742	32.718	31.976	27.177	26.691	540,0	527,8	+ 2,3	1.331,0	1.307,2	+ 1,8
	Pesanti	52.841	50.423	52.084	50.674	10.342	10.079	10.013	9.741	170,7	166,4	+ 2,6	490,4	477,1	+ 2,8
	Totale	237.043	226.836	214.603	209.416	43.060	42.055	37.190	36.432	710,7	694,2	+ 2,4	1.821,4	1.784,3	+ 2,1
<b>(VE) MESTRE-BELLUNO</b> (Plan di Vedoia) km. 82,2	Leggeri	43.314	40.540	41.868	40.020	18.930	17.674	17.082	16.156	143,2	133,7	+ 7,1	383,3	362,5	+ 5,7
	Pesanti	9.797	9.010	10.060	9.473	3.505	3.254	3.499	3.311	26,5	24,6	+ 7,7	78,5	74,3	+ 5,7
	Totale	53.111	49.550	51.928	49.493	22.435	20.928	20.581	19.467	169,7	158,3	+ 7,2	461,8	436,8	+ 5,7
<b>UDINE-TARVISIO</b> km. 101,2	Leggeri	31.877	30.635	24.767	23.753	18.859	18.653	13.394	13.061	175,6	173,7	+ 1,1	370,0	360,9	+ 2,5
	Pesanti	10.033	9.645	9.134	8.753	7.100	6.870	6.248	6.034	66,1	64,0	+ 3,3	172,6	166,7	+ 3,5
	Totale	41.910	40.280	33.901	32.506	25.959	25.523	19.642	19.095	241,7	237,7	+ 1,7	542,6	527,6	+ 2,8
<b>TORINO-PIACENZA</b> km. 164,9	Leggeri	73.370	70.401	68.472	65.261	26.112	25.387	22.953	22.028	395,5	384,5	+ 2,9	1.031,6	990,0	+ 4,2
	Pesanti	25.374	24.832	26.346	25.576	10.562	10.507	10.934	10.866	160,0	159,1	+ 0,6	491,4	488,3	+ 0,6
	Totale	98.744	95.233	94.818	90.837	36.674	35.894	33.887	32.894	555,5	543,6	+ 2,2	1.523,0	1.478,3	+ 3,0
<b>PIACENZA-BRESCIA (*)</b> (e dir. per Fiorenzuola) km. 88,6	Leggeri	44.717	43.792	42.950	41.940	22.850	23.038	20.793	20.673	157,6	158,9	- 0,8	425,7	423,3	+ 0,6
	Pesanti	16.278	15.681	17.053	16.064	10.104	9.973	10.567	10.138	69,7	68,8	+ 1,3	216,4	207,6	+ 4,2
	Totale	60.995	59.473	60.003	58.004	32.954	33.011	31.360	30.811	227,3	227,7	- 0,2	642,1	630,9	+ 1,8
<b>VENTIMIGLIA-SAVONA</b> km. 113,3	Leggeri	77.866	74.142	65.637	62.809	31.634	32.031	25.884	25.318	329,7	333,9	- 1,3	800,6	783,1	+ 2,2
	Pesanti	11.930	11.092	12.246	11.585	6.482	6.297	6.662	6.358	67,6	65,6	+ 3,0	206,1	196,6	+ 4,8
	Totale	89.796	85.234	77.883	74.394	38.116	38.328	32.546	31.676	397,3	399,5	- 0,6	1.006,7	979,7	+ 2,8
<b>SAVONA-GENOVA</b> km. 45,5	Leggeri	140.847	138.061	127.486	123.148	54.901	53.981	47.493	45.835	229,8	226,0	+ 1,7	589,9	569,3	+ 3,6
	Pesanti	23.015	22.366	23.642	22.760	9.314	9.119	9.472	9.190	39,0	38,2	+ 2,1	117,7	114,1	+ 3,2
	Totale	163.862	160.427	151.128	145.908	64.215	63.100	56.965	55.025	268,8	264,2	+ 1,7	707,6	683,4	+ 3,5
<b>GENOVA-SESTRI L.</b> km. 48,7	Leggeri	92.766	92.342	88.303	86.522	50.417	50.077	45.136	43.966	225,9	224,4	+ 0,7	600,1	584,5	+ 2,7
	Pesanti	14.117	13.779	14.408	14.075	8.266	8.109	8.372	8.139	37,0	36,3	+ 1,9	111,3	108,2	+ 2,9
	Totale	106.883	106.121	102.711	100.597	58.683	58.186	53.508	52.105	262,9	260,7	+ 0,8	711,4	692,7	+ 2,7

(\*) Vedi nota n. 4 pag. 8.



## Valori del traffico - 3° 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) km. 133,4	Leggeri	114.078	112.243	95.635	91.778	35.737	35.409	29.270	28.297	438,6	434,6	+ 0,9	1.066,0	1.030,5	+ 3,4
	Pesanti	21.440	21.221	21.534	20.910	7.892	7.842	7.940	7.762	96,9	96,2	+ 0,7	289,1	282,7	+ 2,3
	Totale	135.518	133.464	117.169	112.688	43.629	43.251	37.210	36.059	535,5	530,8	+ 0,9	1.355,1	1.313,2	+ 3,2
<b>LIVORNO-CIVITAVECCHIA</b> (tratto Livorno-Rosignano M.) km. 36,6	Leggeri	23.858	23.494	17.294	16.623	22.213	21.926	15.974	15.377	74,8	73,8	+ 1,4	159,5	153,6	+ 3,8
	Pesanti	4.489	5.004	4.108	4.360	4.145	4.639	3.770	4.019	14,0	15,6	- 10,3	37,7	40,2	- 6,2
	Totale	28.347	28.498	21.402	20.983	26.358	26.565	19.744	19.396	88,8	89,4	- 0,7	197,2	193,8	+ 1,8
<b>VIAREGGIO-LUCCA</b> km. 21,5	Leggeri	33.125	33.029	28.123	26.924	33.125	33.029	28.123	26.924	64,4	64,2	+ 0,3	162,4	155,4	+ 4,5
	Pesanti	4.911	4.771	5.044	4.779	4.911	4.771	5.044	4.779	9,6	9,3	+ 3,2	29,1	27,6	+ 5,4
	Totale	38.036	37.800	33.167	31.703	38.036	37.800	33.167	31.703	74,0	73,5	+ 0,7	191,5	183,0	+ 4,6
<b>BOLOGNA-FIRENZE</b> km. 91,1	Leggeri	75.157	74.981	68.978	68.847	43.570	43.809	36.696	36.775	365,2	367,2	- 0,5	912,6	914,6	- 0,2
	Pesanti	23.212	22.696	24.056	23.611	15.248	14.942	15.694	15.455	127,8	125,2	+ 2,1	390,3	384,4	+ 1,5
	Totale	98.369	97.677	93.034	92.458	58.818	58.751	52.390	52.230	493,0	492,4	+ 0,1	1.302,9	1.299,0	+ 0,3
<b>FIRENZE-PISA N.</b> km. 81,7	Leggeri	136.124	135.499	134.679	132.391	46.656	46.016	42.916	41.501	350,7	345,9	+ 1,4	957,2	925,6	+ 3,4
	Pesanti	24.444	23.871	25.566	24.930	8.730	8.444	8.953	8.616	65,6	63,5	+ 3,3	199,7	192,2	+ 3,9
	Totale	160.568	159.370	160.245	157.321	55.386	54.460	51.869	50.117	416,3	409,4	+ 1,7	1.156,9	1.117,8	+ 3,5
<b>FIRENZE-ROMA</b> km. 273,0	Leggeri	175.442	175.202	168.233	166.011	43.223	42.887	36.823	36.265	1.085,6	1.077,1	+ 0,8	2.744,4	2.702,8	+ 1,5
	Pesanti	44.005	42.791	45.485	44.383	12.683	12.165	12.951	12.574	318,5	305,5	+ 4,3	965,2	937,1	+ 3,0
	Totale	219.447	217.993	213.718	210.394	55.906	55.052	49.774	48.839	1.404,1	1.382,6	+ 1,6	3.709,6	3.639,9	+ 1,9
<b>COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI</b> km. 45,3	Leggeri	42.616	41.673	35.478	34.562	32.505	31.773	25.698	24.989	135,5	132,4	+ 2,3	317,8	309,0	+ 2,8
	Pesanti	12.042	11.338	12.202	11.613	9.916	9.359	10.038	9.604	41,3	39,0	+ 5,9	124,1	118,8	+ 4,5
	Totale	54.658	53.011	47.680	46.175	42.421	41.132	35.736	34.593	176,8	171,4	+ 3,2	441,9	427,8	+ 3,3
<b>ROMA-CIVITAVECCHIA</b> km. 65,4	Leggeri	73.521	69.999	59.846	56.009	29.481	28.186	23.895	22.395	177,4	169,6	+ 4,6	426,6	399,8	+ 6,7
	Pesanti	9.374	9.083	9.161	8.716	4.082	3.977	4.005	3.818	24,6	23,9	+ 2,9	71,5	68,2	+ 4,8
	Totale	82.895	79.082	69.007	64.725	33.563	32.163	27.900	26.213	202,0	193,5	+ 4,4	498,1	468,0	+ 6,4
<b>ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA</b> (tratto Roma-Torano) (*) km. 79,5	Leggeri	113.183	107.449	116.811	116.519	38.482	37.584	35.653	35.210	281,5	274,9	+ 2,4	773,8	764,2	+ 1,3
	Pesanti	11.257	10.474	11.610	11.075	4.063	3.905	4.008	3.880	29,7	28,6	+ 3,8	87,0	84,2	+ 3,3
	Totale	124.440	117.923	128.421	127.594	42.545	41.489	39.661	39.090	311,2	303,5	+ 2,5	860,8	848,4	+ 1,5
<b>ROMA-PESCARA</b> (tratto Torano-Pescara) km. 114,9	Leggeri	39.423	38.195	34.592	33.553	14.821	14.370	12.480	12.098	156,7	151,9	+ 3,2	391,5	379,5	+ 3,2
	Pesanti	7.455	7.090	7.073	6.733	2.790	2.683	2.656	2.563	29,5	28,4	+ 3,9	83,3	80,4	+ 3,6
	Totale	46.878	45.285	41.665	40.286	17.611	17.053	15.136	14.661	186,2	180,3	+ 3,3	474,8	459,9	+ 3,2
<b>ROMA-L'AQUILA-TERAMO</b> (tratto Torano-Teramo) km. 87,0	Leggeri	29.854	28.467	28.017	27.182	12.311	11.627	10.654	10.147	98,5	93,1	+ 5,8	253,1	241,0	+ 5,0
	Pesanti	3.876	3.502	3.797	3.429	1.680	1.535	1.603	1.478	13,4	12,3	+ 8,9	38,1	35,1	+ 8,5
	Totale	33.730	31.969	31.814	30.611	13.991	13.162	12.257	11.625	111,9	105,4	+ 6,2	291,2	276,1	+ 5,5
<b>ANCONA-PESCARA</b> km. 133,8	Leggeri	89.802	87.789	76.544	74.243	40.082	39.883	31.207	30.739	493,4	490,9	+ 0,5	1.139,9	1.122,8	+ 1,5
	Pesanti	22.999	22.360	22.530	21.912	11.526	11.297	11.206	10.986	141,9	139,1	+ 2,0	409,3	401,3	+ 2,0
	Totale	112.801	110.149	99.074	96.155	51.608	51.180	42.413	41.725	635,3	630,0	+ 0,8	1.549,2	1.524,1	+ 1,6

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



## Valori del traffico - 3° 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>ROMA-NAPOLI</b> km. 202,0	Leggeri	172.373	165.177	161.531	155.126	59.271	57.443	50.772	49.075	1.101,5	1.067,5	+ 3,2	2.799,9	2.706,3	+ 3,5
	Pesanti	35.183	33.231	35.478	33.908	13.555	12.918	13.566	13.050	251,9	240,1	+ 4,9	748,1	719,7	+ 3,9
	Totale	207.556	198.408	197.009	189.034	72.826	70.361	64.338	62.125	1.353,4	1.307,6	+ 3,5	3.548,0	3.426,0	+ 3,6
<b>CASERTA-NOLA-SALERNO</b> km. 55,3	Leggeri	63.094	60.232	55.799	53.345	33.411	32.136	26.663	25.701	170,0	163,5	+ 4,0	402,5	388,0	+ 3,7
	Pesanti	16.063	15.362	15.578	15.151	8.417	8.173	8.248	8.128	42,8	41,6	+ 2,9	124,5	122,7	+ 1,5
	Totale	79.157	75.594	71.377	68.496	41.828	40.309	34.911	33.829	212,8	205,1	+ 3,8	527,0	510,7	+ 3,2
<b>NAPOLI-CANOSA</b> km. 172,3	Leggeri	60.110	58.999	56.708	55.425	19.850	19.501	17.514	17.113	314,7	309,1	+ 1,8	823,8	805,0	+ 2,3
	Pesanti	12.963	12.246	11.947	11.565	4.940	4.600	4.391	4.211	78,3	72,9	+ 7,4	206,5	198,1	+ 4,2
	Totale	73.073	71.245	68.655	66.990	24.790	24.101	21.905	21.324	393,0	382,0	+ 2,9	1.030,3	1.003,1	+ 2,7
<b>PESCARA-LANCIANO</b> km. 49,7	Leggeri	52.490	51.937	42.678	41.828	34.812	34.775	26.689	26.360	159,2	159,0	+ 0,1	362,1	357,6	+ 1,3
	Pesanti	13.746	13.508	13.266	13.070	9.359	9.266	8.980	8.918	42,8	42,4	+ 0,9	121,8	121,0	+ 0,7
	Totale	66.236	65.445	55.944	54.898	44.171	44.041	35.669	35.278	202,0	201,4	+ 0,3	483,9	478,6	+ 1,1
<b>LANCIANO-CANOSA</b> km. 189,6	Leggeri	43.988	43.185	33.189	32.273	21.951	21.859	15.129	14.913	382,9	381,3	+ 0,4	783,1	771,9	+ 1,5
	Pesanti	10.899	10.589	10.322	10.093	5.312	5.107	4.917	4.804	92,7	89,1	+ 4,0	254,5	248,6	+ 2,4
	Totale	54.887	53.774	43.511	42.366	27.263	26.966	20.046	19.717	475,6	470,4	+ 1,1	1.037,6	1.020,5	+ 1,7
<b>CANOSA-BARI-TARANTO</b> km. 143,0	Leggeri	33.987	32.850	26.601	25.599	17.506	17.267	13.038	12.797	230,3	227,2	+ 1,4	509,0	499,6	+ 1,9
	Pesanti	7.048	6.528	6.596	6.288	3.452	3.250	3.244	3.125	45,4	42,8	+ 6,1	126,6	122,0	+ 3,8
	Totale	41.035	39.378	33.197	31.887	20.958	20.517	16.282	15.922	275,7	270,0	+ 2,1	635,6	621,6	+ 2,3
<b>TANG.LE DI NAPOLI</b> km. 20,2	Leggeri	217.854	215.549	233.702	230.982	117.339	115.659	125.862	123.941	218,1	215,7	+ 1,1	694,1	686,1	+ 1,2
	Pesanti	19.718	19.510	21.153	20.907	10.621	10.469	11.392	11.218	19,7	19,5	+ 1,0	62,8	62,0	+ 1,3
	Totale	237.572	235.059	254.855	251.889	127.960	126.128	137.254	135.159	237,8	235,2	+ 1,1	756,9	748,1	+ 1,2
<b>NAPOLI-SALERNO</b> km. 51,6	Leggeri	140.447	141.042	139.382	138.558	73.490	73.801	73.201	72.502	348,9	350,3	- 0,4	1.027,4	1.021,3	+ 0,6
	Pesanti	14.593	14.125	14.531	14.203	8.557	8.281	8.517	8.323	40,6	39,3	+ 3,3	119,5	117,2	+ 2,0
	Totale	155.040	155.167	153.913	152.761	82.047	82.082	81.718	80.825	389,5	389,6	-	1.146,9	1.138,5	+ 0,7
<b>MESSINA-CATANIA</b> km. 76,8	Leggeri	83.038	78.744	69.799	65.942	32.669	31.208	26.033	24.808	235,3	224,8	+ 4,7	556,3	530,2	+ 4,9
	Pesanti	8.577	7.987	8.623	8.227	4.545	4.348	4.634	4.520	32,7	31,3	+ 4,5	99,0	96,6	+ 2,5
	Totale	91.615	86.731	78.422	74.169	37.214	35.556	30.667	29.328	268,0	256,1	+ 4,6	655,3	626,8	+ 4,5
<b>MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano)</b> km. 114,8	Leggeri	56.979	54.455	47.093	44.948	14.799	14.399	12.214	11.809	172,0	167,3	+ 2,8	421,2	407,2	+ 3,4
	Pesanti	6.135	5.907	6.018	5.826	1.974	1.907	1.931	1.884	22,9	22,2	+ 3,2	66,6	65,0	+ 2,5
	Totale	63.114	60.362	53.111	50.774	16.773	16.306	14.145	13.693	194,9	189,5	+ 2,8	487,8	472,2	+ 3,3
<b>MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono)</b> km. 25,8	Leggeri	8.812	8.346	6.215	5.837	8.812	8.346	6.215	5.837	19,8	18,8	+ 5,3	41,5	39,0	+ 6,4
	Pesanti	1.113	1.109	1.017	1.030	1.113	1.109	1.017	1.030	2,5	2,5	-	6,8	6,9	- 1,4
	Totale	9.925	9.455	7.232	6.867	9.925	9.455	7.232	6.867	22,3	21,3	+ 4,7	48,3	45,9	+ 5,2
<b>TOTALE GENERALE</b> km. 5.387,9						36.066	35.407	30.968	30.090	17.877,4	17.550,9	+ 1,9	45.550,8	44.260,0	+ 2,9
						9.324	9.075	9.331	9.092	4.622,0	4.498,4	+ 2,7	13.725,6	13.373,2	+ 2,6
						45.390	44.482	40.299	39.182	22.499,4	22.049,3	+ 2,0	59.276,4	57.633,2	+ 2,9



# Valori del traffico - 4° trimestre e riepilogo annuale

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori annui		Valori trimestrali		Valori annui		Valori trimestrali			Valori annui		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	2003	2002	Variazione in %
<b>TRAFORO DEL MONTE BIANCO</b> km. 5,8	Leggeri	2.118	2.005	3.132	2.229	2.118	2.005	3.132	2.229	1,13	1,07	+ 5,6	4,96	3,53	+ 40,5
	Pesanti	1.049	600	1.112	392	1.049	600	1.112	392	0,56	0,32	+ 75,0	1,76	0,62	+183,9
	Totale	3.167	2.605	4.244	2.621	3.167	2.605	4.244	2.621	1,69	1,39	+ 21,6	6,72	4,15	+ 61,9
<b>TRAFORO DEL GRAN S. BERNARDO</b> km. 12,8	Leggeri	1.099	1.149	1.485	1.610	1.099	1.149	1.485	1.610	1,30	1,36	- 4,4	6,96	7,54	- 7,7
	Pesanti	236	284	238	298	236	284	238	298	0,28	0,33	- 15,2	1,11	1,39	- 20,1
	Totale	1.335	1.433	1.723	1.908	1.335	1.433	1.723	1.908	1,58	1,69	- 6,5	8,07	8,93	- 9,6
<b>TRAFORO DEL FREJUS</b> km. 6,8	Leggeri	1.839	2.033	2.356	2.611	1.839	2.033	2.356	2.611	1,15	1,27	- 9,4	5,85	6,48	- 9,7
	Pesanti	3.293	3.783	3.418	4.043	3.293	3.783	3.418	4.043	2,06	2,37	- 13,1	8,46	10,03	- 15,7
	Totale	5.132	5.816	5.774	6.654	5.132	5.816	5.774	6.654	3,21	3,64	- 11,8	14,31	16,51	- 13,3
<b>SARRE-TRAFORO M. TE BIANCO (tratto Sarre-Morgex)</b> km. 27,0	Leggeri	5.068	4.872	6.703	6.026	5.068	4.872	6.703	6.026	12,5	12,0	+ 4,2	65,8	54,4	+ 21,0
	Pesanti	1.553	1.126	1.506	936	1.553	1.126	1.506	936	3,9	2,8	+ 39,3	14,8	8,6	+ 72,1
	Totale	6.621	5.998	8.209	6.962	6.621	5.998	8.209	6.962	16,4	14,8	+ 10,8	80,6	63,0	+ 27,9
<b>TORINO-BARDONECCHIA</b> km. 72,4	Leggeri	14.374	13.564	16.747	15.154	14.374	13.564	16.747	15.154	47,9	45,2	+ 6,0	221,3	200,2	+ 10,5
	Pesanti	8.394	9.224	8.844	10.122	8.394	9.224	8.844	10.122	27,9	30,7	- 9,1	116,8	133,7	- 12,6
	Totale	22.768	22.788	25.591	25.276	22.768	22.788	25.591	25.276	75,8	75,9	- 0,1	338,1	333,9	+ 1,3
<b>QUINCINETTO-AOSTA</b> km. 59,5	Leggeri	22.200	21.477	25.785	23.997	13.092	12.757	15.571	13.571	71,7	69,8	+ 2,7	338,2	317,5	+ 6,5
	Pesanti	4.333	3.936	4.379	3.870	2.882	2.522	2.912	2.264	15,8	13,8	+ 14,5	63,3	52,7	+ 20,1
	Totale	26.533	25.413	30.164	27.867	15.974	15.279	18.483	15.835	87,5	83,6	+ 4,7	401,5	370,2	+ 8,5
<b>TORINO-IVREA-QUINCINETTO</b> km. 51,2	Leggeri	32.879	31.421	35.275	33.062	15.679	15.114	16.824	15.884	79,3	76,5	+ 3,7	337,8	318,9	+ 5,9
	Pesanti	7.050	6.121	6.832	5.897	3.051	2.719	2.985	2.662	15,4	13,8	+ 11,6	59,9	53,4	+ 12,2
	Totale	39.929	37.542	42.107	38.959	18.730	17.833	19.809	18.546	94,7	90,3	+ 4,9	397,7	372,3	+ 6,8
<b>IVREA-SANTHÌÀ</b> km. 23,6	Leggeri	12.602	12.138	15.138	14.087	11.297	10.887	13.815	12.857	24,9	24,0	+ 3,7	121,0	112,6	+ 7,5
	Pesanti	3.251	2.607	3.145	2.500	2.944	2.313	2.847	2.224	6,5	5,1	+ 27,5	24,9	19,5	+ 27,7
	Totale	15.853	14.745	18.283	16.587	14.241	13.200	16.662	15.081	31,4	29,1	+ 7,9	145,9	132,1	+ 10,4
<b>TORINO-SAVONA</b> km. 130,9	Leggeri	35.274	34.025	39.488	37.220	11.935	11.625	15.346	14.316	143,8	140,1	+ 2,6	733,6	684,3	+ 7,2
	Pesanti	9.245	8.249	8.862	8.132	3.258	2.956	3.198	2.943	39,3	35,6	+ 10,4	152,9	140,7	+ 8,7
	Totale	44.519	42.274	48.350	45.352	15.193	14.581	18.544	17.259	183,1	175,7	+ 4,2	886,5	825,0	+ 7,5
<b>(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7)</b> km. 83,7	Leggeri	37.801	36.946	47.244	45.126	19.967	19.598	27.058	25.714	153,8	150,9	+ 1,9	826,6	785,6	+ 5,2
	Pesanti	12.496	11.841	12.611	12.020	7.316	6.954	7.469	7.117	56,3	53,5	+ 5,2	228,2	217,4	+ 4,9
	Totale	50.297	48.787	59.855	57.146	27.283	26.552	34.527	32.831	210,1	204,4	+ 2,8	1.054,8	1.003,0	+ 5,2
<b>(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona e coll.to con Santhià)</b> km. 161,2	Leggeri	51.620	49.978	55.976	52.953	11.867	11.633	13.640	12.969	176,0	172,5	+ 2,0	802,5	763,1	+ 5,2
	Pesanti	14.085	13.340	13.908	13.096	3.446	3.218	3.424	3.178	51,1	47,7	+ 7,1	201,4	187,0	+ 7,7
	Totale	65.705	63.318	69.884	66.049	15.313	14.851	17.064	16.147	227,1	220,2	+ 3,1	1.003,9	950,1	+ 5,7





## Valori del traffico - 4° trimestre e riepilogo annuale

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori annui		Valori trimestrali		Valori annui		Valori trimestrali			Valori annui		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	2003	2002	Variazione in %
<b>MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO</b> km. 77,7	Leggeri	231.311	223.447	232.998	224.818	64.416	62.147	65.299	63.009	460,5	444,3	+ 3,6	1.851,9	1.787,0	+ 3,6
	Pesanti	44.342	42.536	43.686	42.368	12.392	11.887	12.266	11.886	88,6	85,0	+ 4,2	347,9	337,1	+ 3,2
	Totale	275.653	265.983	276.684	267.186	76.808	74.034	77.565	74.895	549,1	529,3	+ 3,7	2.199,8	2.124,1	+ 3,6
<b>DIRAMAZIONE A8/A26</b> km. 24,0	Leggeri	43.110	41.829	45.661	43.367	44.929	43.643	48.002	45.542	99,2	96,4	+ 2,9	420,5	398,9	+ 5,4
	Pesanti	8.895	8.533	8.730	8.474	9.229	8.874	9.073	8.867	20,4	19,6	+ 4,1	79,5	77,7	+ 2,3
	Totale	52.005	50.362	54.391	51.841	54.158	52.517	57.075	54.409	119,6	116,0	+ 3,1	500,0	476,6	+ 4,9
<b>MILANO-SERRAVALLE</b> km. 86,3	Leggeri	69.862	66.005	73.134	69.278	32.813	31.390	36.809	34.897	260,5	249,2	+ 4,5	1.159,4	1.099,3	+ 5,5
	Pesanti	19.533	18.562	19.214	18.328	8.436	8.024	8.356	8.014	67,0	63,7	+ 5,2	263,2	252,4	+ 4,3
	Totale	89.395	84.567	92.348	87.606	41.249	39.414	45.165	42.911	327,5	312,9	+ 4,7	1.422,6	1.351,7	+ 5,2
<b>GENOVA-SERRAVALLE</b> km. 50,0	Leggeri	109.359	110.347	113.868	112.814	24.630	24.595	27.176	26.669	113,3	113,1	+ 0,2	496,0	486,7	+ 1,9
	Pesanti	21.854	21.538	21.836	21.504	6.484	6.310	6.484	6.342	29,8	29,0	+ 2,8	118,3	115,7	+ 2,2
	Totale	131.213	131.885	135.704	134.318	31.114	30.905	33.660	33.011	143,1	142,1	+ 0,7	614,3	602,4	+ 2,0
<b>MILANO-BOLOGNA</b> km. 192,1	Leggeri	164.083	154.293	169.442	164.672	51.322	49.678	57.165	56.412	907,0	878,0	+ 3,3	4.008,2	3.955,4	+ 1,3
	Pesanti	64.572	60.239	63.035	60.309	21.711	20.876	21.551	21.041	383,7	368,9	+ 4,0	1.511,1	1.475,3	+ 2,4
	Totale	228.655	214.532	232.477	224.981	73.033	70.554	78.716	77.453	1.290,7	1.246,9	+ 3,5	5.519,3	5.430,7	+ 1,6
<b>BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona)</b> km. 224,0	Leggeri	87.605	82.886	95.232	90.369	21.544	20.637	26.673	26.041	440,0	425,3	+ 3,5	2.180,8	2.129,1	+ 2,4
	Pesanti	29.341	28.061	29.848	29.075	9.856	9.517	10.474	10.453	203,1	196,1	+ 3,6	856,4	854,7	+ 0,2
	Totale	116.946	110.947	125.080	119.444	31.400	30.154	37.147	36.494	643,1	621,4	+ 3,5	3.037,2	2.983,8	+ 1,8
<b>BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena)</b> km. 90,0	Leggeri	48.032	44.350	49.789	47.320	24.823	22.879	28.038	26.426	205,5	189,4	+ 8,5	921,1	868,1	+ 6,1
	Pesanti	21.910	20.788	21.595	20.694	12.412	11.562	12.369	11.694	102,8	95,7	+ 7,4	406,3	384,2	+ 5,8
	Totale	69.942	65.138	71.384	68.014	37.235	34.441	40.407	38.120	308,3	285,1	+ 8,1	1.327,4	1.252,3	+ 6,0
<b>TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene Rocchette)</b> km. 36,4	Leggeri	27.304	26.320	27.742	26.963	15.627	14.989	16.302	15.638	52,3	50,2	+ 4,2	216,6	207,7	+ 4,3
	Pesanti	10.401	10.358	10.279	10.228	5.035	4.978	4.968	4.931	16,9	16,7	+ 1,2	66,0	65,5	+ 0,8
	Totale	37.705	36.678	38.021	37.191	20.662	19.967	21.270	20.569	69,2	66,9	+ 3,4	282,6	273,2	+ 3,4
<b>PARMA-LA SPEZIA</b> km. 101,0	Leggeri	28.489	28.037	31.466	30.370	12.496	12.480	17.112	16.523	116,1	116,0	+ 0,1	630,8	609,1	+ 3,6
	Pesanti	9.342	9.310	9.644	9.462	5.299	5.372	5.602	5.563	49,2	49,9	- 1,4	206,5	205,1	+ 0,7
	Totale	37.831	37.347	41.110	39.832	17.795	17.852	22.714	22.086	165,3	165,9	- 0,4	837,3	814,2	+ 2,8
<b>BOLOGNA-PADOVA</b> km. 127,3	Leggeri	86.701	82.287	84.829	81.308	28.341	27.270	29.018	28.196	331,9	319,4	+ 3,9	1.348,3	1.310,1	+ 2,9
	Pesanti	30.887	28.837	29.735	28.095	10.919	10.426	10.752	10.346	127,9	122,1	+ 4,8	499,6	480,7	+ 3,9
	Totale	117.588	111.124	114.564	109.403	39.260	37.696	39.770	38.542	459,8	441,5	+ 4,1	1.847,9	1.790,8	+ 3,2
<b>BOLOGNA-ANCONA</b> km. 236,0	Leggeri	188.219	178.673	196.373	191.442	38.802	37.693	45.639	44.795	842,5	818,4	+ 2,9	3.931,3	3.858,7	+ 1,9
	Pesanti	60.800	58.251	60.369	58.184	16.131	15.756	16.239	15.895	350,2	342,1	+ 2,4	1.398,9	1.369,2	+ 2,2
	Totale	249.019	236.924	256.742	249.626	54.933	53.449	61.878	60.690	1.192,7	1.160,5	+ 2,8	5.330,2	5.227,9	+ 2,0
<b>RACCORDO DI RAVENNA</b> km. 29,3	Leggeri	12.325	11.893	15.315	14.510	10.144	9.701	13.279	12.534	27,3	26,2	+ 4,2	142,0	134,0	+ 5,9
	Pesanti	4.027	3.902	4.137	3.856	3.517	3.370	3.599	3.354	9,5	9,1	+ 4,4	38,5	35,9	+ 7,3
	Totale	16.352	15.795	19.452	18.366	13.661	13.071	16.878	15.888	36,8	35,3	+ 4,2	180,5	169,9	+ 6,2



## Valori del traffico - 4° trimestre e riepilogo annuale

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori annui		Valori trimestrali		Valori annui		Valori trimestrali			Valori annui		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	2003	2002	Variazione in %
<b>TORINO-MILANO</b> km. 127,0	Leggeri	81.424	82.129	82.001	80.124	34.056	34.804	34.830	34.234	397,9	406,6	- 2,1	1.614,5	1.586,9	+ 1,7
	Pesanti	28.789	27.589	28.138	26.530	12.043	11.954	12.025	11.709	140,7	139,6	+ 0,8	557,4	543,5	+ 2,6
	Totale	110.213	109.718	110.139	106.654	46.099	46.758	46.855	45.943	538,6	546,2	- 1,4	2.171,9	2.130,4	+ 1,9
<b>MILANO-BRESCIA</b> km. 93,5	Leggeri	200.995	193.437	198.985	191.369	73.626	71.623	75.589	73.164	633,3	616,1	+ 2,8	2.579,7	2.496,9	+ 3,3
	Pesanti	63.337	61.522	61.972	59.990	25.819	25.296	25.521	25.041	222,1	217,6	+ 2,1	871,0	854,6	+ 1,9
	Totale	264.332	254.959	260.957	251.359	99.445	96.919	101.110	98.205	855,4	833,7	+ 2,6	3.450,7	3.351,5	+ 3,0
<b>BRESCIA-PADOVA</b> km. 146,1	Leggeri	196.748	187.518	202.588	194.146	57.567	55.424	61.395	59.089	773,8	745,0	+ 3,9	3.274,0	3.151,0	+ 3,9
	Pesanti	69.473	66.987	68.774	66.676	24.381	23.735	24.389	23.809	327,7	319,0	+ 2,7	1.300,6	1.269,6	+ 2,4
	Totale	266.221	254.505	271.362	260.822	81.948	79.159	85.784	82.898	1.101,5	1.064,0	+ 3,5	4.574,6	4.420,6	+ 3,5
<b>PADOVA - (VE) MESTRE</b> km. 23,3	Leggeri	68.932	64.905	70.467	68.468	58.217	55.032	60.230	58.561	123,2	116,4	+ 5,8	505,6	488,5	+ 3,5
	Pesanti	23.743	22.498	23.414	22.944	20.053	19.075	20.013	19.624	42,4	40,4	+ 5,0	168,0	167,8	+ 0,1
	Totale	92.675	87.403	93.881	91.412	78.270	74.107	80.243	78.185	165,6	156,8	+ 5,6	673,6	656,3	+ 2,6
<b>(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano)</b> km. 180,3	Leggeri	151.013	142.915	159.642	154.752	23.279	22.494	26.220	25.633	385,9	371,3	+ 3,9	1.716,9	1.678,5	+ 2,3
	Pesanti	52.031	49.496	52.070	50.377	9.739	9.403	9.944	9.656	160,7	155,2	+ 3,5	651,1	632,3	+ 3,0
	Totale	203.044	192.411	211.712	205.129	33.018	31.897	36.164	35.289	546,6	526,5	+ 3,8	2.368,0	2.310,8	+ 2,5
<b>(VE) MESTRE-BELLUNO (Plan di Vedoia)</b> km. 82,2	Leggeri	43.051	40.283	42.166	40.086	16.307	15.196	16.887	15.914	123,3	114,9	+ 7,3	506,6	477,5	+ 6,1
	Pesanti	10.484	9.907	10.167	9.582	3.573	3.401	3.518	3.334	27,0	25,7	+ 5,1	105,5	100,0	+ 5,5
	Totale	53.535	50.190	52.333	49.668	19.880	18.597	20.405	19.248	150,3	140,6	+ 6,9	612,1	577,5	+ 6,0
<b>UDINE-TARVISIO</b> km. 101,2	Leggeri	19.431	18.145	23.422	22.339	8.437	7.865	12.144	11.751	78,6	73,2	+ 7,4	448,6	434,1	+ 3,3
	Pesanti	8.726	8.056	9.031	8.577	5.794	5.317	6.134	5.853	53,9	49,5	+ 8,9	226,6	216,2	+ 4,8
	Totale	28.157	26.201	32.453	30.916	14.231	13.182	18.278	17.604	132,5	122,7	+ 8,0	675,2	650,3	+ 3,8
<b>TORINO-PIACENZA</b> km. 164,9	Leggeri	67.641	65.022	68.263	65.201	21.503	20.631	22.587	21.676	325,7	312,5	+ 4,2	1.357,2	1.302,5	+ 4,2
	Pesanti	27.066	26.070	26.527	25.700	11.175	10.834	10.995	10.858	169,3	164,1	+ 3,2	660,7	652,4	+ 1,3
	Totale	94.707	91.092	94.790	90.901	32.678	31.465	33.582	32.534	495,0	476,6	+ 3,9	2.017,9	1.954,9	+ 3,2
<b>PIACENZA-BRESCIA (*) (e dir. per Fiorenzuola)</b> km. 88,6	Leggeri	42.477	40.659	42.830	41.617	19.082	19.881	20.362	20.272	131,7	131,7	-	557,4	554,9	+ 0,5
	Pesanti	17.513	16.646	17.169	16.211	10.664	10.512	10.596	10.232	73,7	72,5	+ 1,7	290,0	280,0	+ 3,6
	Totale	59.990	57.305	59.999	57.828	29.746	30.393	30.958	30.504	205,4	204,2	+ 0,6	847,4	834,9	+ 1,5
<b>VENTIMIGLIA-SAVONA</b> km. 113,3	Leggeri	50.240	48.391	61.756	59.175	18.933	18.703	24.132	23.651	197,3	194,9	+ 1,2	998,0	978,1	+ 2,0
	Pesanti	11.395	10.827	12.032	11.394	6.333	6.040	6.579	6.277	66,1	63,0	+ 4,9	272,0	259,6	+ 4,8
	Totale	61.635	59.218	73.788	70.569	25.266	24.743	30.711	29.928	263,4	257,9	+ 2,1	1.270,0	1.237,7	+ 2,6
<b>SAVONA-GENOVA</b> km. 45,5	Leggeri	107.123	106.908	122.353	119.054	37.633	37.579	45.007	43.754	157,5	157,3	+ 0,1	747,5	726,6	+ 2,9
	Pesanti	23.321	22.419	23.561	22.674	9.240	8.881	9.414	9.112	38,7	37,2	+ 4,0	156,3	151,3	+ 3,3
	Totale	130.444	129.327	145.914	141.728	46.873	46.460	54.421	52.866	196,2	194,5	+ 0,9	903,8	877,9	+ 2,9
<b>GENOVA-SESTRI L.</b> km. 48,7	Leggeri	82.192	82.153	86.763	85.420	38.997	38.886	43.589	42.686	174,7	174,2	+ 0,3	774,8	758,8	+ 2,1
	Pesanti	14.214	13.819	14.359	14.010	8.120	7.921	8.309	8.084	36,4	35,5	+ 2,5	147,7	143,7	+ 2,8
	Totale	96.406	95.972	101.122	99.430	47.117	46.807	51.898	50.770	211,1	209,7	+ 0,7	922,5	902,5	+ 2,2

(\*) Vedi nota n. 4 pag. 8



## Valori del traffico - 4° trimestre e riepilogo annuale

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori annui		Valori trimestrali		Valori annui		Valori trimestrali			Valori annui		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	2003	2002	Variazione in %
<b>SESTRI L.-LIVORNO</b> (con dir. per la Spezia) km. 133,4	Leggeri	77.745	75.822	91.125	87.756	23.568	23.110	27.833	26.990	289,2	283,6	+ 2,0	1.355,2	1.314,1	+ 3,1
	Pesanti	20.360	20.115	21.238	20.710	7.487	7.456	7.826	7.685	91,9	91,5	+ 0,4	381,1	374,2	+ 1,8
	Totale	98.105	95.937	112.363	108.466	31.055	30.566	35.659	34.675	381,1	375,1	+ 1,6	1.736,3	1.688,3	+ 2,8
<b>LIVORNO-CIVITAVECCHIA</b> (tratto Livorno-Rosignano M.) km. 36,6	Leggeri	10.096	9.933	15.494	14.949	9.302	9.179	14.293	13.815	31,3	30,9	+ 1,3	190,9	184,5	+ 3,5
	Pesanti	3.390	3.543	3.938	4.165	3.098	3.277	3.601	3.832	10,4	11,0	- 5,5	48,1	51,2	- 6,1
	Totale	13.486	13.476	19.432	19.114	12.400	12.456	17.894	17.647	41,7	41,9	- 0,5	239,0	235,7	+ 1,4
<b>VIAREGGIO-LUCCA</b> km. 21,5	Leggeri	21.158	20.972	26.368	25.424	21.158	20.972	26.368	25.424	41,2	40,8	+ 1,0	203,6	196,2	+ 3,8
	Pesanti	4.886	4.717	5.004	4.763	4.886	4.717	5.004	4.763	9,5	9,2	+ 3,3	38,6	36,8	+ 4,9
	Totale	26.044	25.689	31.372	30.187	26.044	25.689	31.372	30.187	50,7	50,0	+ 1,4	242,2	233,0	+ 3,9
<b>BOLOGNA-FIRENZE</b> km. 91,1	Leggeri	66.752	64.117	68.417	67.655	32.222	31.349	35.568	35.408	270,1	262,7	+ 2,8	1.182,7	1.177,4	+ 0,5
	Pesanti	24.518	23.566	24.173	23.600	15.864	15.220	15.737	15.396	133,0	127,6	+ 4,2	523,3	511,9	+ 2,2
	Totale	91.270	87.683	92.590	91.255	48.086	46.569	51.305	50.804	403,1	390,3	+ 3,3	1.706,0	1.689,3	+ 1,0
<b>FIRENZE-PISA N.</b> km. 81,7	Leggeri	131.758	129.895	133.943	131.762	38.210	37.377	41.730	40.462	287,2	280,9	+ 2,2	1.244,4	1.206,6	+ 3,1
	Pesanti	25.913	25.365	25.654	25.039	8.905	8.667	8.941	8.629	66,9	65,1	+ 2,8	266,6	257,3	+ 3,6
	Totale	157.671	155.260	159.597	156.801	47.115	46.044	50.671	49.091	354,1	346,0	+ 2,3	1.511,0	1.463,9	+ 3,2
<b>FIRENZE-ROMA</b> km. 273,0	Leggeri	167.611	164.559	168.076	165.645	34.619	33.321	36.267	35.523	869,5	836,9	+ 3,9	3.613,8	3.539,7	+ 2,1
	Pesanti	46.855	45.240	45.831	44.599	13.570	12.802	13.107	12.631	340,8	321,5	+ 6,0	1.306,0	1.258,6	+ 3,8
	Totale	214.466	209.799	213.907	210.244	48.189	46.123	49.374	48.154	1.210,3	1.158,4	+ 4,5	4.919,8	4.798,3	+ 2,5
<b>COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI</b> km. 45,3	Leggeri	33.890	32.375	35.077	34.010	23.490	22.405	25.142	24.337	97,9	93,4	+ 4,8	415,7	402,4	+ 3,3
	Pesanti	13.013	11.956	12.407	11.700	10.634	9.797	10.188	9.653	44,3	40,8	+ 8,6	168,5	159,6	+ 5,5
	Totale	46.903	44.331	47.484	45.710	34.124	32.202	35.330	33.990	142,2	134,2	+ 6,0	584,2	562,0	+ 3,9
<b>ROMA-CIVITAVECCHIA</b> km. 65,4	Leggeri	48.521	45.690	56.991	53.408	19.451	18.304	22.775	21.364	117,0	110,1	+ 6,3	543,7	510,0	+ 6,6
	Pesanti	8.612	8.362	9.022	8.627	3.771	3.674	3.946	3.782	22,7	22,1	+ 2,7	94,2	90,3	+ 4,3
	Totale	57.133	54.052	66.013	62.035	23.222	21.978	26.721	25.146	139,7	132,2	+ 5,7	637,9	600,3	+ 6,3
<b>ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA</b> (tratto Roma-Torano) (*) km. 79,5	Leggeri	125.073	117.768	118.894	116.834	35.134	34.125	35.522	34.936	257,0	249,6	+ 3,0	1.030,8	1.013,8	+ 1,7
	Pesanti	12.701	11.526	11.885	11.188	4.211	3.958	4.059	3.899	30,8	29,0	+ 6,2	117,8	113,2	+ 4,1
	Totale	137.774	129.294	130.779	128.022	39.345	38.083	39.581	38.835	287,8	278,6	+ 3,3	1.148,6	1.127,0	+ 1,9
<b>ROMA-PESCARA</b> (tratto Torano-Pescara) km. 114,9	Leggeri	33.123	32.785	34.222	33.360	11.137	11.179	12.142	11.866	117,7	118,2	- 0,4	509,2	497,7	+ 2,3
	Pesanti	7.228	6.929	7.112	6.782	2.652	2.589	2.655	2.569	28,0	27,4	+ 2,2	111,3	107,7	+ 3,3
	Totale	40.351	39.714	41.334	40.142	13.789	13.768	14.797	14.435	145,7	145,6	+ 0,1	620,5	605,4	+ 2,5
<b>ROMA-L'AQUILA-TERAMO</b> (tratto Torano-Teramo) km. 87,0	Leggeri	26.905	26.710	27.737	27.063	9.939	9.382	10.474	9.954	79,6	75,1	+ 6,0	332,6	316,1	+ 5,2
	Pesanti	4.589	3.722	3.997	3.503	1.810	1.515	1.655	1.488	14,5	12,1	+ 19,8	52,6	47,2	+ 11,4
	Totale	31.494	30.432	31.734	30.566	11.749	10.897	12.129	11.442	94,1	87,2	+ 7,9	385,2	363,3	+ 6,0
<b>ANCONA-PESCARA</b> km. 133,8	Leggeri	71.188	69.099	75.194	72.947	26.650	26.221	30.059	29.600	328,1	322,8	+ 1,6	1.468,0	1.445,6	+ 1,5
	Pesanti	22.620	22.236	22.553	21.993	11.155	11.060	11.193	11.005	137,3	136,1	+ 0,9	546,6	537,4	+ 1,7
	Totale	93.808	91.335	97.747	94.940	37.805	37.281	41.252	40.605	465,4	458,9	+ 1,4	2.014,6	1.983,0	+ 1,6

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



## Valori del traffico - 4° trimestre e riepilogo annuale

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori annui		Valori trimestrali		Valori annui		Valori trimestrali			Valori annui		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	2003	2002	Variazione in %
<b>ROMA-NAPOLI</b> km. 202,0	Leggeri	167.175	157.510	162.953	155.727	49.168	46.871	50.368	48.520	913,7	871,0	+ 4,9	3.713,6	3.577,3	+ 3,8
	Pesanti	37.356	34.840	35.952	34.143	14.149	13.304	13.713	13.114	262,9	247,2	+ 6,4	1.011,1	966,9	+ 4,6
	Totale	204.531	192.350	198.905	189.870	63.317	60.175	64.081	61.634	1.176,6	1.118,2	+ 5,2	4.724,7	4.544,2	+ 4,0
<b>CASERTA-NOLA-SALERNO</b> km. 55,3	Leggeri	54.798	51.900	55.547	52.981	24.105	22.993	26.018	25.019	122,6	117,0	+ 4,8	525,2	505,0	+ 4,0
	Pesanti	15.976	15.294	15.678	15.187	8.442	8.084	8.297	8.117	43,0	41,1	+ 4,6	167,5	163,8	+ 2,2
	Totale	70.774	67.194	71.225	68.168	32.547	31.077	34.315	33.136	165,6	158,1	+ 4,7	692,7	668,8	+ 3,6
<b>NAPOLI-CANOSA</b> km. 172,3	Leggeri	58.465	56.464	57.151	55.687	17.587	16.944	17.532	17.071	278,8	268,6	+ 3,8	1.102,6	1.073,6	+ 2,7
	Pesanti	12.345	11.920	12.047	11.654	4.534	4.346	4.427	4.245	71,9	68,9	+ 4,4	278,4	267,0	+ 4,3
	Totale	70.810	68.384	69.198	67.341	22.121	21.290	21.959	21.316	350,7	337,5	+ 3,9	1.381,0	1.340,6	+ 3,0
<b>PESCARA-LANCIANO</b> km. 49,7	Leggeri	38.757	37.820	41.689	40.817	22.963	22.579	25.750	25.407	105,0	103,2	+ 1,7	467,1	460,9	+ 1,4
	Pesanti	13.309	13.133	13.277	13.086	8.956	8.876	8.974	8.908	41,0	40,6	+ 1,0	162,8	161,6	+ 0,7
	Totale	52.066	50.953	54.966	53.903	31.919	31.455	34.724	34.315	146,0	143,8	+ 1,5	629,9	622,5	+ 1,2
<b>LANCIANO-CANOSA</b> km. 189,6	Leggeri	28.211	27.221	31.934	30.999	11.645	11.384	14.250	14.023	203,1	198,6	+ 2,3	986,2	970,5	+ 1,6
	Pesanti	10.321	10.064	10.322	10.086	4.950	4.779	4.925	4.798	86,3	83,4	+ 3,5	340,8	332,0	+ 2,7
	Totale	38.532	37.285	42.256	41.085	16.595	16.163	19.175	18.821	289,4	282,0	+ 2,6	1.327,0	1.302,5	+ 1,9
<b>CANOSA-BARI-TARANTO</b> km. 143,0	Leggeri	23.857	23.373	25.909	25.038	11.122	10.818	12.555	12.298	146,3	142,3	+ 2,8	655,3	641,9	+ 2,1
	Pesanti	6.898	6.617	6.672	6.371	3.305	3.205	3.259	3.146	43,5	42,2	+ 3,1	170,1	164,2	+ 3,6
	Totale	30.755	29.990	32.581	31.409	14.427	14.023	15.814	15.444	189,8	184,5	+ 2,9	825,4	806,1	+ 2,4
<b>TANG.LE DI NAPOLI</b> km. 20,2	Leggeri	242.313	240.744	235.873	233.443	130.514	129.178	127.034	125.261	242,6	241,0	+ 0,7	936,7	927,1	+ 1,0
	Pesanti	21.932	21.790	21.349	21.129	11.813	11.693	11.498	11.337	21,9	21,8	+ 0,5	84,7	83,8	+ 1,1
	Totale	264.245	262.534	257.222	254.572	142.327	140.871	138.532	136.598	264,5	262,8	+ 0,6	1.021,4	1.010,9	+ 1,0
<b>NAPOLI-SALERNO</b> km. 51,6	Leggeri	137.695	138.989	138.549	138.667	72.050	72.727	72.497	72.558	342,0	345,2	- 0,9	1.369,1	1.366,6	+ 0,2
	Pesanti	14.723	14.151	14.528	14.190	8.628	8.292	8.515	8.316	41,0	39,4	+ 4,1	160,8	156,6	+ 2,7
	Totale	152.418	153.140	153.077	152.857	80.678	81.019	81.012	80.874	383,0	384,6	- 0,4	1.529,9	1.523,2	+ 0,4
<b>MESSINA-CATANIA</b> km. 76,8	Leggeri	63.265	60.168	68.151	64.490	22.283	21.302	25.088	23.925	160,5	153,4	+ 4,6	716,8	683,6	+ 4,9
	Pesanti	8.326	8.009	8.548	8.172	4.405	4.387	4.576	4.486	31,7	31,6	+ 0,3	130,7	128,2	+ 2,0
	Totale	71.591	68.177	76.699	72.662	26.688	25.689	29.664	28.411	192,2	185,0	+ 3,9	847,5	811,8	+ 4,4
<b>MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano)</b> km. 114,8	Leggeri	41.893	39.549	45.782	43.587	10.936	10.376	11.892	11.448	127,1	120,6	+ 5,4	548,2	527,8	+ 3,9
	Pesanti	5.828	5.516	5.970	5.748	1.870	1.769	1.916	1.855	21,7	20,6	+ 5,3	88,3	85,5	+ 3,3
	Totale	47.721	45.065	51.752	49.335	12.806	12.145	13.808	13.303	148,8	141,2	+ 5,4	636,5	613,3	+ 3,8
<b>MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello- Castelbuono)</b> km. 25,8	Leggeri	4.526	4.782	5.789	5.571	4.526	4.782	5.789	5.571	10,2	10,8	- 5,6	51,7	49,8	+ 3,8
	Pesanti	966	1.006	1.004	1.024	966	1.006	1.004	1.024	2,1	2,3	- 8,7	9,0	9,1	- 1,1
	Totale	5.492	5.788	6.793	6.595	5.492	5.788	6.793	6.595	12,3	13,1	- 6,1	60,7	58,9	+ 3,1
<b>TOTALE GENERALE</b> km. 5.387,9						27.287	26.480	30.042	29.179	13.525,6	13.125,9	+ 3,0	59.080,0	57.383,3	+ 3,0
						9.341	9.001	9.334	9.070	4.630,3	4.461,7	+ 3,8	18.356,2	17.837,7	+ 2,9
						36.628	35.481	39.376	38.249	18.155,9	17.587,6	+ 3,2	77.436,2	75.221,0	+ 2,9



# Traffico 2003 e classi tariffarie

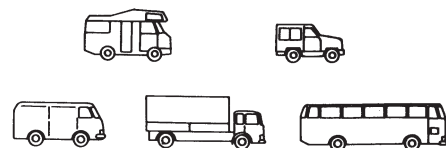
## SUDDIVISIONE DELLE PERCORRENZE (VEIC.-KM) PER CLASSI TARIFFARIE NELL'ANNO 2003 (1)

SOCIETÀ	Km	VEICOLI LEGGERI		VEICOLI PESANTI					TRAFFICO TOTALE
		CLASSE A	CLASSE B	CLASSE 3	CLASSE 4	CLASSE 5	TOTALE		
AUTOST. PER L'ITALIA	2.854,6	34.867.458.736	4.969.773.704	937.926.672	695.934.550	4.387.477.233	10.991.112.159	45.858.570.895	
		76,03	10,84	2,04	1,52	9,57	23,97	100,00	
AUTOVIE VENETE	180,3	1.716.893.992	268.427.806	49.530.592	29.581.531	303.600.826	651.140.755	2.368.034.747	
		72,50	11,34	2,09	1,25	12,82	27,50	100,00	
TORINO-MILANO	127,0	1.614.543.211	250.407.512	45.998.551	31.956.656	229.064.194	557.426.913	2.171.970.124	
		74,34	11,53	2,12	1,46	10,55	25,66	100,00	
MILANO MARE-MILANO TANG.*	86,3	1.159.433.948	113.575.222	20.783.593	24.346.373	104.505.871	263.211.059	1.422.645.007	
		81,50	7,98	1,46	1,71	7,35	18,50	100,00	
BRESCIA-PADOVA	182,5	3.490.583.183	598.740.125	124.673.976	65.937.287	577.226.029	1.366.577.417	4.857.160.600	
		71,86	12,33	2,57	1,36	11,88	28,14	100,00	
VENEZIA-PADOVA (2)	23,3	502.815.615	76.428.665	13.321.857	9.566.009	71.511.853	170.828.384	673.643.999	
		74,64	11,34	1,98	1,42	10,62	25,36	100,00	
AUT. MERIDIONALI	51,6	1.369.141.461	120.481.710	12.005.959	7.316.155	21.016.078	160.819.902	1.529.961.363	
		89,50	7,87	0,78	0,48	1,37	10,50	100,00	
TORINO-SAVONA	130,9	733.599.058	81.338.878	11.034.720	9.725.710	50.761.221	152.860.529	886.459.587	
		82,76	9,18	1,23	1,10	5,73	17,24	100,00	
AUT. DEL BRENNERO	314,0	3.101.885.671	486.912.578	11.747.208	72.296.370	591.738.166	1.162.694.322	4.264.579.993	
		72,74	11,42	0,28	1,70	13,88	27,26	100,00	
S.A.T.A.P.	164,9	1.357.251.011	230.202.539	47.351.183	44.216.119	338.911.998	660.681.839	2.017.932.850	
		67,26	11,41	2,35	2,18	16,80	32,74	100,00	
A.T.I.V.A.*	74,8	458.770.857	50.227.915	5.738.214	5.002.246	23.897.612	84.865.987	543.636.844	
		84,39	9,24	1,06	0,92	4,40	15,61	100,00	
S.I.T.A.F.	72,4	221.274.417	25.261.075	2.662.119	7.278.661	81.643.434	116.845.289	338.119.706	
		65,44	7,47	0,79	2,15	24,15	34,56	100,00	
R.A.V.	27,0	65.798.382	6.919.153	739.111	688.081	6.461.966	14.808.311	80.606.693	
		81,63	8,58	0,92	0,85	8,02	18,37	100,00	
CENTRO PADANE	88,6	557.403.159	104.443.904	21.818.536	23.144.896	140.666.661	290.073.997	847.477.156	
		65,78	12,32	2,57	2,73	16,60	34,22	100,00	
S.A.V.	59,5	338.225.194	35.340.717	3.943.680	3.855.115	20.322.560	63.262.072	401.487.266	
		84,24	8,80	0,98	0,91	5,07	15,76	100,00	
AUT. DEI FIORI	113,3	997.969.900	117.880.011	14.575.866	11.943.394	127.658.652	272.057.923	1.270.027.823	
		78,58	9,28	1,15	0,94	10,05	21,42	100,00	
S.A.L.T.	154,9	1.558.754.765	189.154.911	32.037.452	34.337.610	164.158.259	419.688.232	1.978.442.997	
		78,79	9,55	1,62	1,74	8,30	21,21	100,00	
S.A.T.	36,6	190.941.772	21.539.276	5.223.113	3.917.922	17.429.908	48.110.219	239.051.991	
		79,87	9,01	2,17	1,64	7,29	20,13	100,00	
AUT.LE DELLA CISA	101,0	630.831.692	74.261.242	16.932.262	20.669.803	94.648.061	206.511.368	837.343.060	
		75,34	8,87	2,02	2,47	11,30	24,66	100,00	
CONS. AUT. SICILIANE	217,4	1.316.816.548	141.631.656	23.572.035	9.677.735	53.168.615	228.050.041	1.544.866.589	
		85,24	9,17	1,52	0,63	3,44	14,76	100,00	
STRADA DEI PARCHI (3)	281,4	1.704.308.356	166.001.513	24.158.988	10.340.104	69.462.104	269.962.709	1.974.271.065	
		86,33	8,41	1,22	0,52	3,52	13,67	100,00	
<b>TOTALE</b>	<b>5.342,3</b>	<b>57.954.700.928</b>	<b>8.128.950.112</b>	<b>1.425.775.687</b>	<b>1.121.532.327</b>	<b>7.475.331.301</b>	<b>18.151.589.427</b>	<b>76.106.290.355</b>	
% sul totale		76,15	10,68	1,88	1,47	9,82	23,85	100,00	
% sulla categoria			44,78	7,86	6,18	41,18	100,00		

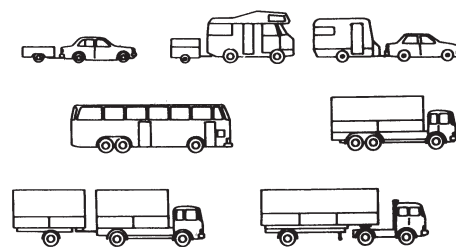
**A** Motocicli.  
Autoveicoli a 2 assi con altezza al primo asse fino a mt. 1,30.



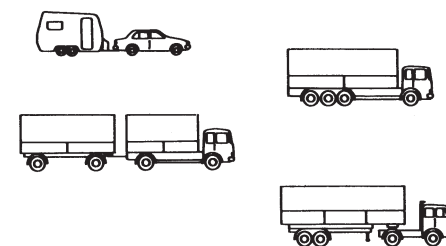
**B** Motocarri.  
Autoveicoli a 2 assi con altezza al primo asse superiore a mt. 1,30.



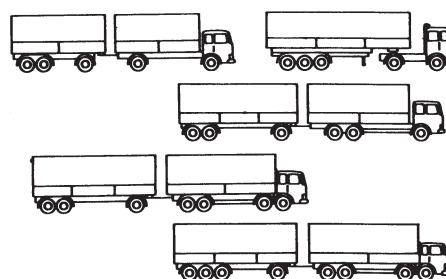
**3** Autoveicoli a 3 assi.



**4** Autoveicoli a 4 assi.



**5** Autoveicoli a 5 o più assi.



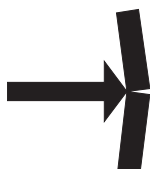
NOTE:

- (1) Le cifre in verde indicano per ciascuna Società l'incidenza percentuale della classe di riferimento sul totale delle percorrenze.
- (2) Escluso il traffico della tangenziale di Mestre e del raccordo autostradale con l'aeroporto di Venezia.
- (3) Escluso il traffico relativo al tronchetto di penetrazione urbana
- (\*) Esclusi i traffici delle tangenziali.



# Quadro riassuntivo degli incidenti nel 3° trimestre

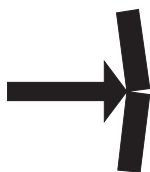
AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti						
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti		Morti				
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno				
			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			
TRAFORO DEL MONTE BIANCO	leggeri	numero	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		pesanti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	km. 5,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
TRAFORO DEL GRAN S. BERNARDO	leggeri	numero	2	-	4	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	
		pesanti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	km. 12,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	2	-	4	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	
TRAFORO DEL FREJUS	leggeri	numero	1	2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		pesanti	1	1	6	6	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	4	-	-	-	-
	km. 6,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	2	3	8	8	-	-	-	-	-	-	1	-	-	4	-	-	-	
SARRE-TRAFORO M.TE BIANCO (tratto Sarre-Morgex)	leggeri	numero	3	3	9	10	-	-	-	-	1	2	1	3	1	2	1	3	-	-	-
		pesanti	1	1	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	km. 27,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	4	4	13	11	-	-	-	-	1	2	1	3	1	2	1	3	-	-
TORINO-BARDONECCHIA	leggeri	numero	26	26	91	110	-	-	-	1	8	6	33	27	14	8	56	38	-	-	1
		pesanti	18	29	63	94	-	-	-	1	2	2	7	7	4	4	10	10	-	-	1
	km. 72,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	44	55	154	204	-	-	-	2	10	8	40	34	18	12	66	48	-	2
QUINCINETTO-AOSTA	leggeri	numero	37	45	76	100	-	-	-	1	7	10	21	20	13	19	32	30	-	-	2
		pesanti	3	11	13	20	-	2	-	2	-	4	1	6	-	5	1	8	-	3	3
	km. 59,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	40	56	89	120	-	2	-	3	7	14	22	26	13	24	33	38	-	5
TORINO-IVREA-QUINCINETTO	leggeri	numero	18	21	62	44	1	1	5	1	13	18	44	34	23	32	64	54	1	1	6
		pesanti	6	5	17	14	2	1	2	1	4	6	10	13	2	9	15	17	2	1	2
	km. 51,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	24	26	79	58	3	2	7	2	17	24	54	47	25	41	79	71	3	2
IVREA-SANTHÌÀ	leggeri	numero	5	5	18	12	-	1	1	2	4	5	15	9	6	4	24	9	-	1	2
		pesanti	1	2	4	2	-	1	-	1	1	3	3	3	1	2	3	2	-	1	1
	km. 23,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	6	7	22	14	-	2	1	3	5	8	18	12	7	6	27	11	-	3
TORINO-SAVONA	leggeri	numero	82	108	279	339	1	1	4	4	25	44	95	121	46	68	172	200	1	1	4
		pesanti	14	12	48	43	-	-	1	-	5	4	16	15	8	5	22	23	-	-	-
	km. 130,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	96	120	327	382	1	1	5	4	30	48	111	136	54	73	194	223	1	7
			35	47	46	59	0,37	0,39	0,71	0,62	11	19	16	21	20	29	28	34	0,37	0,39	1,08



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 3° trimestre

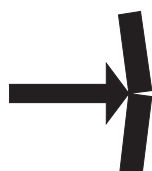
AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio 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
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7)	leggeri	numero	137	194	370	563	1	2	2	7	27	56	88	158	45	92	157	286	1	2	2	8
		pesanti	numero	31	32	90	109	-	2	4	3	4	9	17	20	7	13	29	25	-	2	5
	km. 83,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	168	226	460	672	1	4	6	10	31	65	105	178	52	105	186	311	1	4	7
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona T. e coll. con Santhià)	leggeri	numero	84	135	274	300	2	2	4	3	26	41	92	75	47	64	142	108	2	2	6	3
		pesanti	numero	22	28	63	87	-	3	-	4	5	11	15	28	5	13	17	42	-	3	-
	km. 161,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	106	163	337	387	2	5	4	7	31	52	107	103	52	77	159	150	2	5	6
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO	leggeri	numero	180	257	603	749	2	5	5	12	87	97	277	265	141	165	488	467	2	5	5	12
		pesanti	numero	48	50	130	146	1	-	1	5	13	15	37	38	15	20	49	45	1	-	1
	km. 77,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	228	307	733	895	3	5	6	17	100	112	314	303	156	185	537	512	3	5	6
DIRAMAZIONE A8/A26	leggeri	numero	26	35	86	113	1	-	2	-	11	10	27	34	15	13	42	56	1	-	2	-
		pesanti	numero	11	9	27	26	-	-	-	-	-	3	3	7	-	4	3	9	-	-	-
	km. 24,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	37	44	113	139	1	-	2	-	11	13	30	41	15	17	45	65	1	-	2
MILANO-SERRAVALLE	leggeri	numero	89	121	264	391	3	2	6	6	21	38	79	123	53	62	154	199	6	2	9	6
		pesanti	numero	29	29	109	82	-	-	-	2	4	5	16	17	4	9	10	20	-	-	-
	km. 86,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	118	150	373	473	3	2	6	8	25	43	95	140	57	71	164	219	6	2	9
GENOVA-SERRAVALLE	leggeri	numero	123	159	416	490	1	1	5	2	39	51	129	101	66	66	185	145	1	1	6	2
		pesanti	numero	36	40	117	115	-	-	-	3	6	13	22	23	7	17	29	25	-	-	-
	km. 50,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	159	199	533	605	1	1	5	5	45	64	151	124	73	83	214	170	1	1	6
MILANO-BOLOGNA	leggeri	numero	453	648	1.301	1.599	4	7	13	17	154	207	422	447	301	437	743	848	4	9	13	19
		pesanti	numero	164	192	546	552	2	5	14	12	49	60	158	151	85	92	268	240	2	6	16
	km. 192,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	617	840	1.847	2.151	6	12	27	29	203	267	580	598	386	529	1.011	1.088	6	15	29
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona)	leggeri	numero	287	391	731	824	2	5	6	8	61	97	142	190	112	170	241	309	3	7	10	10
		pesanti	numero	52	63	165	163	1	2	3	3	10	8	28	25	32	10	52	34	1	2	3
	km. 224,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	339	454	896	987	3	7	9	11	71	105	170	215	144	180	293	343	4	9	13
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena)	leggeri	numero	121	121	358	373	4	4	11	10	41	34	113	118	79	67	204	232	6	5	13	12
		pesanti	numero	39	35	128	89	1	-	2	4	13	14	33	31	22	15	42	34	1	-	2
	km. 90,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	160	156	486	462	5	4	13	14	54	48	146	149	101	82	246	266	7	5	15





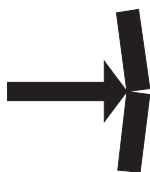
## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 3° trimestre

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	13	9	37	39	-	1	1	4	4	2	9	12	4	3	9	13	-	1	1	4
		pesanti	3	12	24	24	-	-	-	-	-	-	-	1	3	-	-	7	3	-	-	-
	km. 36,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	16	21	61	63	-	1	1	4	4	2	10	15	4	3	16	16	-	1	1
			21	28	29	30	-	1,36	0,47	1,94	5	3	5	7	6	3	7	8	-	1,36	0,47	1,94
PARMA-LA SPEZIA	leggeri	numero	86	100	300	263	1	2	2	4	25	24	76	65	53	41	124	111	2	2	3	4
		pesanti	30	23	80	78	2	-	2	2	4	4	17	21	4	8	17	29	2	-	2	2
	km. 101,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	116	123	380	341	3	2	4	6	29	28	93	86	57	49	141	140	4	2	5
			42	45	57	53	1,09	0,74	0,60	0,93	11	10	14	13	21	18	21	22	1,46	0,74	0,74	0,93
BOLOGNA-PADOVA	leggeri	numero	132	179	488	498	1	5	4	6	38	43	117	108	59	87	205	226	1	6	5	7
		pesanti	75	84	243	263	1	-	4	5	9	9	31	51	12	13	39	84	1	-	4	11
	km. 127,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	207	263	731	761	2	5	8	11	47	52	148	159	71	100	244	310	2	6	9
			14	19	31	33	0,14	0,36	0,34	0,48	3	4	6	7	10	7	21	14	0,28	0,43	0,78	0,79
BOLOGNA-ANCONA	leggeri	numero	606	783	1.680	1.934	6	6	23	20	183	263	479	579	367	545	873	1190	6	10	24	25
		pesanti	194	208	609	598	1	4	7	11	45	41	137	126	80	81	202	237	1	5	7	17
	km. 236,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	800	991	2.289	2.532	7	10	30	31	228	304	616	705	447	626	1075	1427	7	15	31
			56	24	59	39	0,49	0,25	0,77	0,48	16	7	16	11	31	15	28	22	0,49	0,37	0,79	0,65
RACCORDO DI RAVENNA	leggeri	numero	18	17	57	56	1	-	1	3	4	6	12	18	9	11	23	28	1	-	1	3
		pesanti	4	8	22	16	-	-	2	-	-	2	4	5	-	3	2	6	-	-	2	-
	km. 29,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	22	25	79	72	1	-	3	3	4	8	16	23	9	14	25	34	1	-	3
			4	19	13	33	0,20	-	0,51	1,38	1	6	3	11	2	10	4	16	0,20	-	0,51	1,38
TORINO-MILANO	leggeri	numero	94	130	341	436	2	3	7	9	53	62	188	186	104	117	314	338	2	3	8	10
		pesanti	56	69	136	199	1	1	3	3	20	13	61	58	42	21	90	95	1	1	3	4
	km. 127,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	150	199	477	635	3	4	10	12	73	75	249	244	146	138	404	433	3	4	11
			28	38	29	40	0,56	0,76	0,61	0,76	14	14	15	15	27	26	25	27	0,56	0,76	0,67	0,88
MILANO-BRESCIA	leggeri	numero	243	323	795	945	5	4	12	11	111	129	334	383	240	222	646	642	6	4	13	12
		pesanti	78	94	283	319	2	1	6	4	28	31	103	99	37	59	158	164	2	1	6	4
	km. 93,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	321	417	1.078	1.264	7	5	18	15	139	160	437	482	277	281	804	806	8	5	19
			12	17	25	30	0,27	0,20	0,42	0,36	5	6	10	12	11	11	19	19	0,31	0,20	0,44	0,38
BRESCIA-PADOVA	leggeri	numero	202	234	549	636	4	4	6	12	95	98	242	249	191	186	440	428	5	4	7	15
		pesanti	183	209	484	548	3	-	10	3	30	19	76	68	51	38	154	95	3	-	15	3
	km. 146,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	385	443	1.033	1.184	7	4	16	15	125	117	318	317	242	224	594	523	8	4	22
			31	36	30	35	0,56	0,33	0,46	0,45	10	9	9	9	19	18	17	16	0,64	0,33	0,63	0,54
PADOVA-(VE) MESTRE	leggeri	numero	32	61	75	157	1	1	1	2	12	17	35	38	21	26	58	57	1	1	1	3
		pesanti	17	30	68	90	-	-	-	1	2	3	13	8	5	7	24	14	-	-	-	1
	km. 23,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	49	91	143	247	1	1	1	3	14	20	48	46	26	33	82	71	1	1	1
			26	51	28	49	0,53	0,56	0,20	0,60	7	11	9	9	14	19	19	16	0,53	0,56	0,20	0,80
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano)	leggeri	numero	329	313	816	812	-	2	11	11	82	71	213	181	164	145	482	313	-	2	21	15
		pesanti	48	50	178	202	-	1	1	1	1	8	8	29	27	16	15	58	36	-	1	1
	km. 180,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	377	363	994	1.014	-	3	12	12	90	79	242	208	180	160	540	349	-	3	22
			53	53	54	57	-	0,43	0,66	0,95	13	11	13	12	25	23	30	20	-	0,43	1,21	1,06



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 3° 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 Vedöia)	leggeri	numero	55	90	166	235	-	2	3	3	14	13	52	45	20	24	85	72	-	3	4	4
		pesanti	20	19	46	79	-	1	-	1	3	7	7	17	6	10	13	23	-	1	-	1
	km. 82,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	75	109	212	314	-	3	3	4	17	20	59	62	26	34	98	95	-	4	4
UDINE-TARVISIO	leggeri	numero	82	108	188	208	-	-	3	2	13	14	30	35	20	26	46	60	-	-	3	4
		pesanti	25	28	69	73	-	-	-	1	1	4	3	10	2	6	4	13	-	-	-	1
	km. 101,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	107	136	257	281	-	-	3	3	14	18	33	45	22	32	50	73	-	-	3
TORINO-PIACENZA	leggeri	numero	77	137	226	404	2	3	6	7	46	43	112	124	83	95	211	242	2	3	10	9
		pesanti	52	66	151	213	2	2	8	2	21	14	73	56	13	18	59	58	2	2	9	2
	km. 164,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	129	203	377	617	4	5	14	9	67	57	185	180	96	113	270	300	4	5	19
PIACENZA-BRESCIA (e dir. per Fiorenzuola)	leggeri	numero	47	43	142	119	2	1	4	3	22	17	51	36	32	29	93	69	2	1	4	3
		pesanti	35	36	102	95	-	1	3	7	9	11	2	26	12	15	27	36	-	2	3	10
	km. 88,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	82	79	244	214	2	2	7	10	31	28	53	62	44	44	120	105	2	3	7
VENTIMIGLIA-SAVONA	leggeri	numero	92	116	241	265	1	2	2	5	56	64	115	145	106	130	201	303	1	2	2	5
		pesanti	31	29	93	110	-	-	-	-	-	-	1	8	-	-	1	9	-	-	-	-
	km. 113,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	123	145	334	375	1	2	2	5	56	64	116	153	106	130	202	312	1	2	2
SAVONA-GENOVA	leggeri	numero	163	212	468	548	1	-	4	3	49	79	153	148	91	140	256	253	1	-	4	3
		pesanti	30	33	108	106	-	1	-	3	8	10	30	18	8	12	40	24	-	1	-	3
	km. 45,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	193	245	576	654	1	1	4	6	57	89	183	166	99	152	296	277	1	1	4
GENOVA-SESTRI L.	leggeri	numero	135	148	383	408	1	6	3	8	66	56	162	138	107	91	273	223	2	6	4	8
		pesanti	21	21	91	70	-	1	-	1	4	6	25	10	5	6	41	14	-	1	-	1
	km. 48,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	156	169	474	478	1	7	3	9	70	62	187	148	112	97	314	237	2	7	4
SESTRI L.-LIVORNO (con dir. per La Spezia)	leggeri	numero	145	151	371	380	2	2	3	5	48	64	110	144	84	124	198	253	2	2	3	7
		pesanti	9	42	55	123	-	-	1	4	5	17	16	45	6	8	29	36	-	-	2	5
	km. 133,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	154	193	426	503	2	2	4	9	53	81	126	189	90	132	227	289	2	2	5
LIVORNO-CIVITAVECCHIA (tratto Livorno-Rosignano M.)	leggeri	numero	30	35	76	95	1	-	1	1	9	13	17	22	21	25	32	43	1	-	1	3
		pesanti	7	11	23	31	-	-	-	-	1	-	3	1	1	-	5	1	-	-	-	-
	km. 36,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	37	46	99	126	1	-	1	1	10	13	20	23	22	25	37	44	1	-	1
VIAREGGIO-LUCCA	leggeri	numero	18	33	61	95	-	1	-	3	7	9	24	30	11	18	39	52	-	1	-	3
		pesanti	4	2	11	9	-	-	-	1	1	2	3	6	1	2	4	9	-	-	-	1
	km. 21,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	22	35	72	104	-	1	-	4	8	11	27	36	12	20	43	61	-	1	-



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 3° trimestre

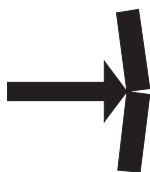
AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio 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	246	372	731	960	2	3	4	4	48	96	146	233	84	163	265	407	2	3	4	4
	pesanti	numero	125	101	363	355	1	-	2	4	20	22	66	76	29	32	101	113	1	-	2	4
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	28	36	52	62	0,23	0,23	0,28	0,38	5	9	10	15	9	15	17	25	0,23	0,23	0,28	0,38
FIRENZE-PISA N.	leggeri	numero	167	201	575	606	-	-	2	4	26	20	103	99	52	35	175	144	-	-	3	5
	pesanti	numero	37	33	128	112	-	-	2	1	5	3	20	13	11	3	31	39	-	-	2	3
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	18	21	37	39	-	-	0,21	0,27	3	2	6	6	5	3	11	10	-	-	0,26	0,44
FIRENZE-ROMA	leggeri	numero	514	690	1.362	1.560	5	6	13	15	141	162	356	356	273	306	653	654	7	6	15	15
	pesanti	numero	168	178	553	533	3	3	9	3	37	42	119	110	65	65	196	179	3	6	9	6
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	18	24	32	35	0,22	0,25	0,37	0,31	5	6	8	8	9	10	14	14	0,27	0,33	0,40	0,36
COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	55	66	134	162	2	-	5	1	18	15	39	34	47	33	117	68	2	-	5	1
	pesanti	numero	12	11	32	58	-	-	-	-	2	3	5	16	3	8	6	31	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	15	18	23	32	0,45	-	0,71	0,15	5	4	6	7	11	10	17	14	0,45	-	0,71	0,15
ROMA-CIVITAVECCHIA	leggeri	numero	58	76	169	196	1	1	5	1	11	26	49	63	21	56	82	112	1	-	5	1
	pesanti	numero	15	10	36	31	-	-	-	1	5	3	12	9	7	4	21	17	-	1	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	15	18	26	31	0,20	0,21	0,63	0,27	3	6	8	10	4	13	9	17	0,14	0,21	0,43	0,27
ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA (tratto Roma-Torano)	leggeri	numero	132	157	437	394	1	1	3	4	45	69	168	155	68	104	253	217	1	1	3	4
	pesanti	numero	19	12	43	27	-	-	-	1	-	3	4	7	-	5	9	8	-	-	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	48	56	56	50	0,32	0,33	0,35	0,59	15	24	20	19	22	36	30	26	0,32	0,33	0,35	0,59
ROMA-PESCARA (tratto Torano-Pescara)	leggeri	numero	79	75	208	196	-	1	1	4	6	27	36	58	12	27	52	79	-	1	1	4
	pesanti	numero	13	5	39	19	-	-	-	-	-	-	9	2	-	-	11	2	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	49	44	52	47	-	0,55	0,21	0,87	3	15	9	13	6	15	13	18	-	0,55	0,21	0,87
ROMA-L'AQUILA-TERAMO (tratto Torano-Teramo)	leggeri	numero	34	84	155	189	-	-	1	1	6	16	32	37	8	16	56	44	-	-	1	1
	pesanti	numero	7	4	16	11	-	-	-	1	1	1	2	2	1	1	2	1	-	-	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	37	84	59	72	-	-	0,34	0,72	6	16	12	14	8	16	20	16	-	-	0,34	0,72
ANCONA-PESCARA	leggeri	numero	212	341	560	729	2	1	6	7	66	96	155	193	125	195	280	377	3	1	9	7
	pesanti	numero	71	96	212	234	-	1	2	3	16	17	45	45	40	28	84	66	-	1	2	3
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	197	29	73	40	1,39	0,13	0,76	0,41	57	7	19	10	115	15	34	18	2,09	0,13	1,04	0,41
ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	505	511	1.449	1.450	10	13	22	28	168	169	473	448	310	326	913	884	12	18	26	33
	pesanti	numero	113	105	359	358	5	2	11	9	32	25	103	86	50	47	170	144	5	2	12	9
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	17	18	31	33	0,42	0,44	0,57	0,67	6	6	10	10	10	11	19	19	0,48	0,58	0,66	0,76



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 3° trimestre

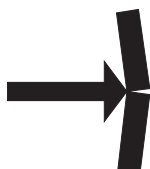
AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio 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	73	110	230	278	-	1	1	2	17	21	38	44	21	37	47	73	-	2	1	3
	pesanti	numero	39	28	77	68	1	1	2	3	11	9	18	15	13	15	22	21	1	2	2	4
	km. 55,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	21	27	36	42	0,19	0,39	0,36	0,61	5	6	7	7	6	10	8	12	0,19	0,78	0,36
NAPOLI-CANOSA	leggeri	numero	171	170	482	515	4	2	7	4	29	32	87	105	41	52	146	172	4	2	7	4
	pesanti	numero	66	52	142	137	1	-	3	-	11	13	24	30	16	30	34	54	6	-	9	-
	km. 172,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	16	22	29	40	0,33	0,20	0,46	0,25	3	4	5	8	4	8	8	14	0,66	0,20	0,74
PESCARA-CANOSA	leggeri	numero	272	349	607	711	4	5	7	9	80	123	157	193	192	272	356	418	4	6	8	10
	pesanti	numero	70	67	206	186	1	1	3	4	16	6	43	30	28	10	65	54	1	1	3	4
	km. 239,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	8	28	16	39	0,12	0,40	0,20	0,56	2	9	4	10	5	19	8	20	0,12	0,47	0,22
CANOSA-BARI-TARANTO	leggeri	numero	81	101	200	226	2	4	4	8	27	31	57	64	62	80	124	130	2	4	5	9
	pesanti	numero	25	16	59	65	1	-	3	3	8	3	18	15	13	6	26	17	1	-	3	3
	km. 143,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	7	19	14	30	0,19	0,64	0,37	1,13	2	5	4	8	5	14	8	15	0,19	0,64	0,42
TANGENZIALE DI NAPOLI	leggeri	numero	105	109	339	364	2	-	8	1	61	55	202	201	107	82	377	334	2	-	8	1
	pesanti	numero	8	13	25	45	-	-	-	-	6	5	13	15	12	5	19	30	-	-	-	-
	km. 20,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	48	52	48	55	0,84	-	1,06	0,13	28	25	28	29	50	37	52	49	0,84	-	1,06
NAPOLI-SALERNO	leggeri	numero	132	119	354	306	2	3	5	5	46	47	127	109	77	88	189	184	3	3	6	4
	pesanti	numero	15	18	56	61	-	1	-	-	-	6	10	17	-	8	11	23	-	-	-	2
	km. 51,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	38	35	36	32	0,51	1,03	0,44	0,44	12	14	12	11	20	25	17	17	0,77	0,77	0,52
MESSINA-CATANIA	leggeri	numero	108	127	249	276	-	-	-	2	41	66	80	138	66	49	134	142	-	-	-	2
	pesanti	numero	19	24	67	65	1	-	2	2	7	7	20	19	11	7	24	22	1	-	2	2
	km. 76,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	47	59	48	54	0,37	-	0,31	0,64	18	28	15	25	29	22	24	26	0,37	-	0,31
MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano)	leggeri	numero	162	144	470	378	1	1	5	5	47	68	129	156	99	89	240	206	1	3	8	7
	pesanti	numero	24	8	55	47	-	-	-	-	6	1	14	13	7	1	15	16	-	-	-	-
	km. 114,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	95	80	108	90	0,51	0,53	1,03	1,06	27	36	29	36	54	47	52	52	0,51	1,58	1,64
MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono)	leggeri	numero	-	-	7	6	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	5	-	-	-	-
	pesanti	numero	-	2	1	3	-	-	-	-	-	1	-	2	-	1	-	2	-	-	-	-
	km. 25,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	-	9	15	20	-	-	-	-	5	-	11	-	5	-	16	-	-	-	-
TOTALE GENERALE	leggeri	numero	7.379	9.296	21.122	24.055	91	118	260	301	2.345	2.942	6.544	7.100	4.414	5.364	11.772	12.550	107	137	311	347
	pesanti	numero	2.244	2.396	6.875	7.210	33	38	113	126	498	528	1.546	1.570	799	816	2.375	2.359	38	46	130	159
	km. 5.387,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	43	53	47	54	0,55	0,71	0,63	0,74	13	16	14	15	23	28	24	26	0,64	0,83	0,74





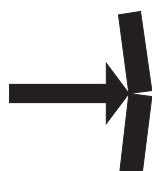
## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 4° trimestre e riepilogo annuale

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	2	2	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2	2	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2	2	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2	2	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2	2
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7) km. 83,7	leggeri	numero	186	171	556	734	1	2	3	9	39	34	127	192	53	48	210	334	1	2	3	10
	pesanti	numero	32	46	122	155	1	-	5	3	6	12	23	32	5	17	34	42	1	-	6	3
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	104	106	61	89	0,95	0,98	0,72	1,20	21	22	13	22	28	32	22	37	0,95	0,98	0,81	1,30
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona T. e coll. con Santhià) km. 161,2	leggeri	numero	77	94	351	394	-	-	4	3	22	25	114	100	37	45	179	153	-	-	6	3
	pesanti	numero	22	25	85	112	-	-	-	4	8	4	23	32	12	5	29	47	-	-	-	4
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	44	54	46	53	-	-	0,42	0,74	13	13	14	14	22	23	22	21	-	-	0,63	0,74
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO km. 77,7	leggeri	numero	255	286	858	1035	4	3	9	15	84	113	361	378	147	187	635	654	5	3	10	15
	pesanti	numero	54	53	184	199	-	-	1	5	18	17	55	55	24	26	73	71	-	-	1	5
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	56	64	47	58	0,73	0,57	0,45	0,94	19	25	19	20	31	40	32	34	0,91	0,57	0,50	0,94
DIRAMAZIONE A8/A26 km. 24,0	leggeri	numero	42	28	128	141	-	-	2	-	10	10	37	44	19	16	61	72	-	-	2	-
	pesanti	numero	6	5	33	31	-	-	-	-	-	-	3	7	-	-	3	9	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	40	28	32	36	-	-	0,40	-	8	9	8	11	16	14	13	17	-	-	0,40	-
MILANO-SERRAVALLE km. 86,3	leggeri	numero	90	71	354	462	1	-	7	6	36	31	140	154	58	55	244	254	1	-	10	6
	pesanti	numero	27	64	136	146	-	-	-	2	9	16	26	33	7	11	17	31	-	-	-	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	36	43	34	45	0,31	-	0,49	0,58	13	15	12	13	20	21	18	21	0,31	-	0,70	0,59
GENOVA-SERRAVALLE km. 50,0	leggeri	numero	142	156	558	646	1	1	6	3	30	36	159	137	43	62	228	207	1	1	7	3
	pesanti	numero	41	42	158	157	-	-	-	3	6	5	28	28	7	5	36	30	-	-	-	4
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	128	139	117	133	0,70	0,70	0,98	1,00	25	29	30	27	35	47	43	39	0,70	0,70	1,14	1,16
MILANO-BOLOGNA km. 192,1	leggeri	numero	374	431	1.675	2.030	3	8	16	25	99	108	521	555	171	190	914	1038	4	9	17	28
	pesanti	numero	185	182	731	734	-	1	14	13	50	48	208	199	79	72	347	312	-	1	16	16
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	43	49	44	51	0,23	0,72	0,54	0,70	12	13	13	14	19	21	23	25	0,31	0,80	0,60	0,81
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona) km. 224,0	leggeri	numero	230	205	961	1.029	2	3	8	11	40	44	182	234	73	70	314	379	3	5	13	15
	pesanti	numero	59	56	224	219	2	1	5	4	16	12	44	37	17	13	69	47	2	1	5	4
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	45	42	39	42	0,62	0,64	0,43	0,50	9	9	7	9	14	13	13	14	0,77	0,97	0,59	0,64
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena) km. 90,0	leggeri	numero	110	117	468	490	2	1	13	11	32	31	145	149	51	61	255	293	2	1	15	13
	pesanti	numero	33	29	161	118	1	-	3	4	8	4	41	35	10	5	52	39	1	-	3	4
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	43	51	47	48	0,97	0,35	1,21	1,20	13	12	14	15	20	23	23	26	0,97	0,35	1,36	1,36



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 4° trimestre e riepilogo annuale

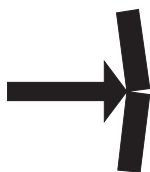
AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002
TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene Rocchette)	leggeri	numero	11	13	48	52	-	1	1	5	6	3	15	15	10	2	19	15	-	1	1	5
		pesanti	8	11	32	35	1	-	1	-	1	2	2	5	-	3	7	6	1	-	1	-
	km. 36,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	19	24	80	87	1	1	2	5	7	5	17	20	10	5	26	21	1	1	2
PARMA-LA SPEZIA	leggeri	numero	108	120	408	383	-	-	2	4	19	23	96	88	34	37	158	148	-	-	3	4
		pesanti	29	22	109	100	1	-	3	2	12	4	28	25	17	4	34	33	1	-	3	2
	km. 101,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	137	142	517	483	1	-	5	6	31	27	124	113	51	41	192	181	1	-	6
BOLOGNA-PADOVA	leggeri	numero	176	207	664	705	3	2	7	8	33	35	150	143	51	59	256	285	3	2	8	9
		pesanti	74	89	317	352	-	-	4	5	9	10	40	61	9	18	48	102	-	-	4	11
	km. 127,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	250	296	981	1.057	3	2	11	13	42	45	190	204	60	77	304	387	3	2	12
BOLOGNA-ANCONA	leggeri	numero	448	565	2.128	2.499	2	5	25	25	112	155	591	734	196	255	1.069	1.445	2	8	26	33
		pesanti	203	208	812	806	1	3	8	14	34	36	171	162	49	52	251	289	1	3	8	20
	km. 236,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	651	773	2.940	3.305	3	8	33	39	146	191	762	896	245	307	1.320	1.734	3	11	34
RACCORDO DI RAVENNA	leggeri	numero	10	24	67	80	-	-	1	3	4	5	16	23	5	11	28	39	-	-	1	3
		pesanti	5	8	27	24	-	-	2	-	-	2	4	7	-	2	2	8	-	-	2	-
	km. 29,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	15	32	94	104	-	-	3	3	4	7	20	30	5	13	30	47	-	-	3
TORINO-MILANO	leggeri	numero	120	135	461	571	2	-	9	9	59	70	247	256	105	111	419	449	2	-	10	10
		pesanti	66	79	202	278	-	-	3	3	13	17	74	75	17	27	107	122	-	-	3	4
	km. 127,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	186	214	663	849	2	-	12	12	72	87	321	331	122	138	526	571	2	-	13
MILANO-BRESCIA	leggeri	numero	247	313	1.042	1.258	1	5	13	16	103	123	437	506	189	244	835	886	2	5	15	17
		pesanti	95	104	378	423	4	2	10	6	34	24	137	123	46	27	204	191	4	2	10	6
	km. 93,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	342	417	1.420	1.681	5	7	23	22	137	147	574	629	235	271	1.039	1.077	6	7	25
BRESCIA-PADOVA	leggeri	numero	148	179	697	815	2	6	8	18	46	75	288	324	82	123	522	551	2	6	9	21
		pesanti	158	158	642	709	3	2	13	5	30	22	106	90	40	28	194	123	3	2	18	5
	km. 146,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	306	337	1.339	1.524	5	8	21	23	76	97	394	414	122	151	716	674	5	8	27
PADOVA-(VE) MESTRE	leggeri	numero	17	45	92	202	1	3	2	5	7	10	42	48	10	16	68	73	1	4	2	7
		pesanti	14	28	82	118	1	-	1	1	6	5	19	13	9	6	33	20	1	-	1	1
	km. 23,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	31	73	174	320	2	3	3	6	13	15	61	61	19	22	101	93	2	4	3
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano)	leggeri	numero	234	301	1.050	1.113	3	3	14	14	41	45	255	226	71	73	555	387	3	4	24	16
		pesanti	53	64	231	266	1	-	2	6	9	7	38	34	12	9	70	45	1	-	2	7
	km. 180,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	287	365	1.281	1.379	4	3	16	20	50	52	293	260	83	82	625	432	4	4	26



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 4° trimestre e riepilogo annuale

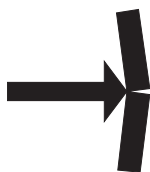
AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2	2	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2	2	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2	2	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2	2	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2	2
(VE) MESTRE-BELLUNO (Pian di Vedöia)	leggeri	numero	83	73	249	308	-	-	3	3	18	19	70	64	26	34	111	106	-	-	4	4
		pesanti	numero	30	34	76	113	1	-	1	1	6	10	13	27	10	15	23	38	1	-	1
	km. 82,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	71	72	41	69	0,63	-	0,50	0,66	15	20	10	15	23	33	17	24	0,63	-	0,62
UDINE-TARVISIO	leggeri	numero	65	45	253	253	1	-	4	2	11	4	41	39	18	8	64	68	1	-	4	4
		pesanti	numero	19	24	88	97	-	-	-	1	2	2	5	12	2	8	6	21	-	-	-
	km. 101,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	63	56	48	54	0,75	-	0,56	0,46	10	5	6	8	15	13	10	14	0,75	-	0,56
TORINO-PIACENZA	leggeri	numero	136	169	362	573	2	2	10	9	39	39	151	163	67	67	278	309	6	2	16	11
		pesanti	numero	72	104	223	317	2	2	8	4	16	19	89	75	22	14	81	72	2	2	9
	km. 164,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	42	57	29	45	0,81	0,84	0,89	0,66	11	12	12	12	18	17	18	19	1,21	0,84	1,24
PIACENZA-BRESCIA (e dir. per Fiorenzuola)	leggeri	numero	37	41	157	160	1	2	5	5	22	9	103	41	21	18	96	87	1	2	5	5
		pesanti	numero	21	25	114	120	-	1	2	7	7	1	29	27	7	1	27	37	-	1	2
	km. 88,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	28	32	32	33	0,49	1,47	0,83	1,44	14	5	16	8	14	9	15	15	0,49	1,47	0,33
VENTIMIGLIA-SAVONA	leggeri	numero	63	74	304	339	1	-	3	5	28	30	143	175	46	48	247	351	1	-	3	5
		pesanti	numero	28	32	121	142	-	-	-	-	3	2	4	10	3	3	4	12	-	-	-
	km. 113,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	35	41	33	39	0,38	-	0,24	0,40	12	12	12	15	19	20	20	29	0,38	-	0,24
SAVONA-GENOVA	leggeri	numero	141	203	609	751	-	1	4	4	37	53	190	201	56	78	312	331	-	1	4	4
		pesanti	numero	35	37	143	143	-	-	-	3	9	8	39	26	11	10	51	34	-	-	-
	km. 45,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	90	123	83	102	-	0,51	0,44	0,80	23	31	25	26	34	45	40	42	-	0,51	0,44
GENOVA-SESTRI L.	leggeri	numero	127	115	510	523	1	1	4	9	34	32	196	170	62	50	335	273	1	1	5	9
		pesanti	numero	23	32	114	102	-	-	-	1	5	5	30	15	9	20	50	34	-	-	-
	km. 48,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	71	70	68	69	0,47	0,48	0,43	1,11	18	18	24	20	34	33	42	34	0,47	0,48	0,54
SESTRI L.-LIVORNO (con dir. per La Spezia)	leggeri	numero	131	171	502	551	1	2	4	7	39	51	149	195	86	96	284	349	1	2	4	10
		pesanti	numero	14	20	69	143	1	1	2	5	11	8	27	53	10	8	39	44	2	1	4
	km. 133,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	38	51	33	41	0,52	0,80	0,35	0,71	13	16	10	15	25	28	19	23	0,79	0,80	0,46
LIVORNO-CIVITAVECCHIA (tratto Livorno-Rosignano M.)	leggeri	numero	24	31	100	126	-	-	1	1	3	6	20	28	6	8	37	51	-	-	1	2
		pesanti	numero	9	6	32	37	-	-	-	-	1	-	4	1	-	-	5	1	-	-	-
	km. 36,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	79	88	55	69	-	-	0,42	0,42	9	14	10	12	14	19	18	22	-	-	0,42
VIAREGGIO-LUCCA	leggeri	numero	23	30	84	125	-	-	-	3	7	10	31	40	11	18	50	70	-	-	-	3
		pesanti	numero	3	3	14	12	-	1	-	2	1	3	4	9	1	2	5	11	-	1	-
	km. 21,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	51	66	40	59	-	2,00	-	2,15	16	26	14	21	24	40	23	35	-	2,00	-





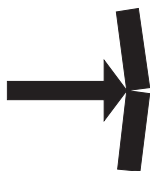
## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 4° trimestre e riepilogo annuale

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	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2003	2002
BOLOGNA-FIRENZE	leggeri	numero	335	381	1.066	1.341	1	3	5	7	81	97	227	330	147	157	412	564	1	4	5	8
		pesanti	numero	116	118	479	473	2	2	4	6	28	24	94	100	36	29	137	142	2	2	4
	km. 91,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	451	499	1545	1814	3	5	9	13	109	121	321	430	183	186	549	706	3	6	9
FIRENZE-PISA N.	leggeri	numero	194	198	769	804	-	1	2	5	33	33	136	132	53	56	228	200	-	1	3	6
		pesanti	numero	44	40	172	152	1	-	3	1	12	2	32	15	16	3	47	42	1	-	3
	km. 81,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	238	238	941	956	1	1	5	6	45	35	168	147	69	59	275	242	1	1	6
FIRENZE-ROMA	leggeri	numero	503	554	1.865	2.114	4	7	17	22	116	138	472	494	223	245	876	899	4	7	19	22
		pesanti	numero	222	176	775	709	4	2	13	5	53	37	172	147	69	58	265	237	5	3	14
	km. 273,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	725	730	2.640	2.823	8	9	30	27	169	175	644	641	292	303	1.141	1.136	9	10	33
COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	51	64	185	226	1	2	6	3	16	17	55	51	31	31	148	99	2	2	7	3
		pesanti	numero	17	11	49	69	3	-	3	-	6	5	11	21	5	9	11	40	3	-	3
	km. 45,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	68	75	234	295	4	2	9	3	22	22	66	72	36	40	159	139	5	2	10
ROMA-CIVITAVECCHIA	leggeri	numero	74	62	243	258	-	-	5	1	27	22	76	85	45	46	127	158	-	-	5	1
		pesanti	numero	7	12	43	43	-	-	-	1	-	5	12	14	-	7	21	24	-	-	-
	km. 65,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	81	74	286	301	-	-	5	2	27	27	88	99	45	53	148	182	-	-	5
ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA (tratto Roma-Torano)	leggeri	numero	169	179	606	573	-	1	3	5	57	64	225	219	80	91	333	308	-	1	3	5
		pesanti	numero	20	8	63	35	-	-	-	1	4	2	8	9	7	2	16	10	-	-	-
	km. 79,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	189	187	669	608	-	1	3	6	61	66	233	228	87	93	349	318	-	1	3
ROMA-PESCARA (tratto Torano-Pescara)	leggeri	numero	59	60	267	256	-	-	1	4	5	23	41	81	7	17	59	96	-	-	1	4
		pesanti	numero	8	7	47	26	-	-	-	-	2	-	11	2	2	-	13	2	-	-	-
	km. 114,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	67	67	314	282	-	-	1	4	7	23	52	83	9	17	72	98	-	-	1
ROMA-L'AQUILA-TERAMO (tratto Torano-Teramo)	leggeri	numero	55	63	210	252	-	-	1	1	8	28	40	65	10	18	66	62	-	-	1	1
		pesanti	numero	12	3	28	14	-	-	-	1	4	-	6	2	4	-	6	1	-	-	-
	km. 87,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	67	66	238	266	-	-	1	2	12	28	46	67	14	18	72	63	-	-	1
ANCONA-PESCARA	leggeri	numero	186	222	746	951	5	2	11	9	44	44	199	237	78	80	358	457	5	2	14	9
		pesanti	numero	68	87	280	321	3	1	5	4	20	22	65	67	34	25	118	91	5	1	7
	km. 133,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	254	309	1.026	1.272	8	3	16	13	64	66	264	304	112	105	476	548	10	3	21
ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	468	506	1.917	1.956	5	5	27	33	118	150	591	598	217	295	1.130	1.179	5	9	31	42
		pesanti	numero	132	140	491	498	1	4	12	13	26	48	129	134	44	82	214	226	1	4	13
	km. 202,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	600	646	2.408	2.454	6	9	39	46	144	198	720	732	261	377	1.344	1.405	6	13	44



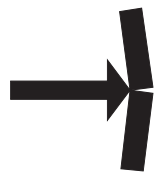
## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 4° trimestre e riepilogo annuale

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	2	2	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2	2	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2	2	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2	2	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	2	2
CASERTA-NOLA-SALERNO	leggeri	numero	84	89	314	367	2	-	3	2	14	17	52	61	19	36	66	109	4	-	5	3
		pesanti	numero	19	23	96	91	-	1	2	4	4	3	22	18	5	3	27	24	-	1	2
	km. 55,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	103	112	410	458	2	1	5	6	18	20	74	79	24	39	93	133	4	1	7
NAPOLI-CANOSA	leggeri	numero	138	208	620	723	1	1	8	5	20	33	107	138	35	53	181	225	1	2	8	6
		pesanti	numero	41	47	183	184	-	-	3	-	4	6	28	36	4	9	38	63	-	-	9
	km. 172,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	179	255	803	907	1	1	11	5	24	39	135	174	39	62	219	288	1	2	17
PESCARA-CANOSA	leggeri	numero	155	184	762	895	2	1	9	10	28	38	185	231	56	72	412	490	2	2	10	12
		pesanti	numero	62	83	268	269	2	1	5	5	16	14	59	44	29	20	94	74	3	1	6
	km. 239,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	217	267	1.030	1.164	4	2	14	15	44	52	244	275	85	92	506	564	5	3	16
CANOSA-BARI-TARANTO	leggeri	numero	59	69	259	295	-	1	4	9	12	21	69	85	26	46	150	176	-	2	5	11
		pesanti	numero	13	27	72	92	-	-	3	3	1	3	19	18	1	6	27	23	-	-	3
	km. 143,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	72	96	331	387	-	1	7	12	13	24	88	103	27	52	177	199	-	2	8
TANGENZIALE DI NAPOLI	leggeri	numero	112	130	451	494	1	-	9	1	59	59	261	260	92	100	469	434	1	-	9	1
		pesanti	numero	11	15	36	60	-	-	-	-	4	8	17	23	10	11	29	41	-	-	-
	km. 20,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	123	145	487	554	1	-	9	1	63	67	278	283	102	111	498	475	1	-	9
NAPOLI-SALERNO	leggeri	numero	108	154	462	460	1	1	6	5	39	40	176	158	66	115	290	299	1	1	7	5
		pesanti	numero	21	15	77	75	1	-	1	1	7	11	16	40	9	8	25	35	1	-	1
	km. 51,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	129	169	539	535	2	1	7	6	46	51	192	198	75	123	315	334	2	1	8
MESSINA-CATANIA	leggeri	numero	86	70	335	349	-	1	-	2	22	29	102	135	36	41	170	271	-	1	-	2
		pesanti	numero	16	22	83	89	-	-	2	2	4	4	24	17	7	4	31	36	-	-	2
	km. 76,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	102	92	418	438	-	1	2	4	26	33	126	152	43	45	201	307	-	1	2
MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano)	leggeri	numero	137	131	607	511	-	-	5	5	27	35	156	199	56	54	296	348	-	-	8	7
		pesanti	numero	15	6	70	53	-	-	-	-	-	-	14	24	-	-	15	39	-	-	-
	km. 114,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	152	137	677	564	-	-	5	5	27	35	170	223	56	54	311	387	-	-	8
MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono)	leggeri	numero	11	9	18	15	1	-	1	-	4	2	4	5	7	5	7	10	1	-	1	-
		pesanti	numero	1	1	2	4	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-	-	-
	km. 25,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	12	10	20	19	1	-	1	-	4	2	4	7	7	5	7	12	1	-	1
TOTALE GENERALE	leggeri	numero	7.100	7.956	28.200	32.015	59	79	321	378	1.854	2.185	8.465	9.266	3.194	3.762	15.017	16.489	70	95	381	438
		pesanti	numero	2.332	2.478	9.198	9.691	39	25	149	157	538	516	2.103	2.103	731	719	3.100	3.119	45	26	172
	km. 5.387,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	9.432	10.434	37.398	41.706	98	104	470	535	2.392	2.701	10.568	11.369	3.925	4.481	18.117	19.608	115	121	553

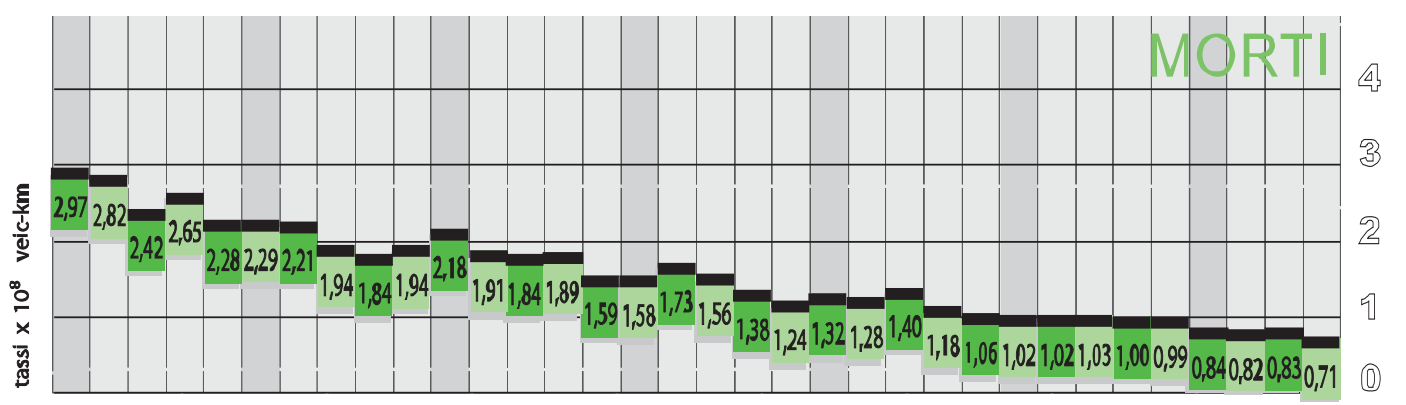
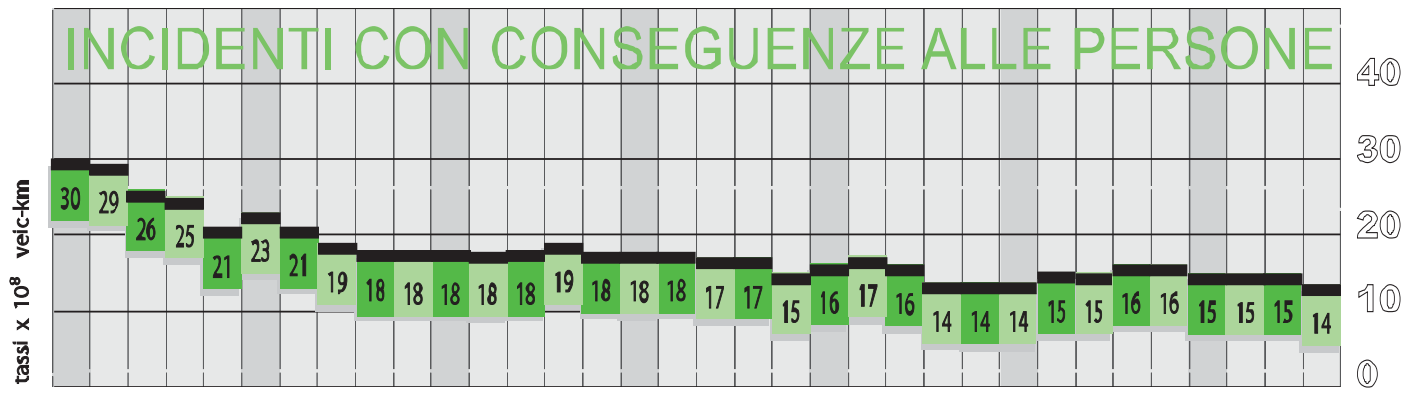
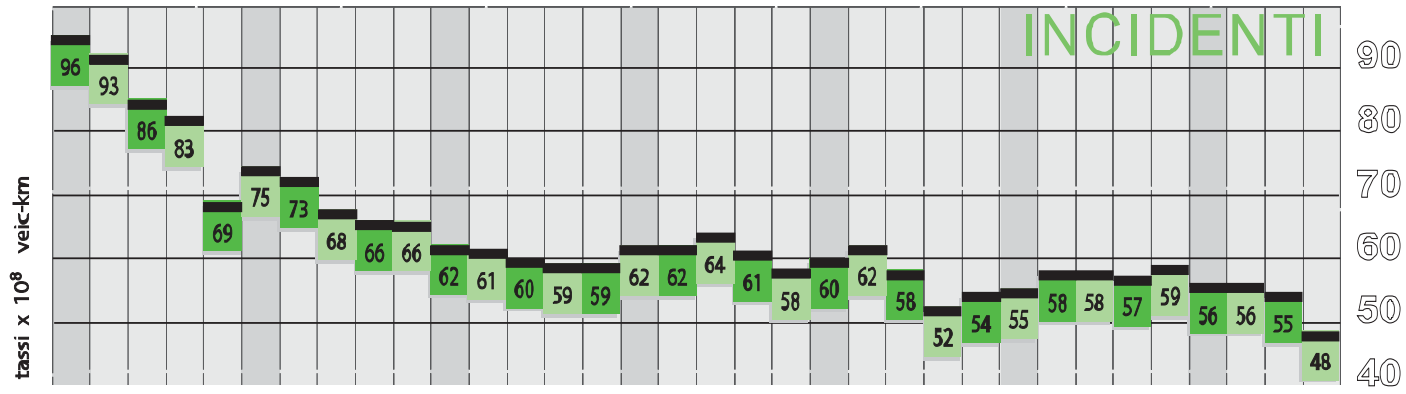


# Andamento degli incidenti nel periodo 1970-2003

ANNO	ESTESA Km	PERCORRENZA (veic.-km. in milioni)			INCIDENTI TOTALI			INCIDENTI MORTALI			INCIDENTI TOTALI CON CONSEGUENZE ALLE PERSONE			FERITI			MORTI		
		Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale
1970	3.369	12.175	2.753	14.928	10.965	3.330	14.295	229	120	349	(1)	(1)	4.474	6.449	1.298	7.747	291	152	443
					90	121	96	1,88	4,36	2,34			30	53	47	52	2,39	5,52	2,97
1971	3.795	13.241	3.081	16.322	11.600	3.656	15.256	223	142	365	"	"	4.717	6.700	1.296	7.996	296	165	461
					88	119	93	1,68	4,61	2,24			29	51	42	49	2,24	5,36	2,82
1972	3.967	16.076	3.658	19.734	12.693	4.207	16.900	239	153	392	"	"	5.222	7.131	1.467	8.598	299	179	478
					79	115	86	1,49	4,18	1,99			26	44	40	44	1,86	4,89	2,42
1973	4.339	17.626	4.371	21.997	13.491	4.734	18.225	287	186	473	"	"	5.539	7.572	1.591	9.163	353	229	582
					77	108	83	1,63	4,26	2,15			25	43	36	42	2,00	5,24	2,65
1974	4.395	16.709	4.713	21.422	10.379	4.378	14.757	233	168	401	"	"	4.580	5.768	1.620	7.388	286	202	488
					62	93	69	1,39	3,56	1,87			21	35	34	34	1,71	4,29	2,28
1975	4.523	18.139	4.692	22.831	12.460	4.674	17.134	273	129	402	"	"	5.154	6.824	1.726	8.550	359	163	522
					69	100	75	1,51	2,75	1,76			23	38	37	37	1,98	3,47	2,29
1976	4.656	18.047	5.500	23.547	12.325	4.837	17.162	254	171	425	"	"	4.989	6.740	1.657	8.397	318	203	521
					68	88	73	1,41	3,11	1,80			21	37	30	36	1,76	3,69	2,21
1977	4.742	18.357	5.814	24.171	11.767	4.803	16.570	230	136	366	"	"	4.618	6.410	1.596	8.006	276	194	470
					64	83	69	1,25	2,34	1,51			19	35	27	33	1,50	3,34	1,94
1978	4.861	20.107	6.152	26.259	12.332	5.001	17.333	233	159	392	"	"	4.761	6.598	1.745	8.343	290	193	483
					61	81	66	1,16	2,58	1,49			18	33	28	32	1,44	3,14	1,84
1979	4.914	21.850	6.831	28.681	13.591	5.329	18.920	284	148	432	"	"	5.170	7.054	1.622	8.676	357	199	556
					62	78	66	1,30	2,17	1,51			18	32	24	30	1,63	2,91	1,94
1980	4.921	22.508	7.238	29.746	13.353	5.074	18.427	294	210	504	"	"	5.419	7.466	1.762	9.228	375	274	649
					59	70	62	1,31	2,90	1,69			18	33	24	31	1,67	3,79	2,18
1981	4.921	23.312	7.380	30.692	13.314	5.509	18.823	290	176	466	"	"	5.396	7.809	1.804	9.613	370	218	588
					57	75	61	1,24	2,38	1,52			18	33	24	31	1,59	2,95	1,92
1982	4.921	23.901	7.382	31.283	13.734	5.039	18.773	293	153	446	"	"	5.478	7.586	1.767	9.353	373	203	576
					57	68	60	1,23	2,07	1,43			18	32	24	30	1,56	2,75	1,84
1983	4.921	24.872	7.462	32.334	14.286	4.959	19.245	308	154	462	"	"	6.010	8.122	1.883	10.005	406	207	613
					57	66	60	1,24	2,06	1,43			19	33	25	31	1,63	2,77	1,90
1984	4.952	26.551	7.732	34.283	15.148	5.198	20.346	291	137	428	"	"	6.010	8.432	1.644	10.076	365	180	545
					57	67	59	1,10	1,77	1,25			18	32	21	29	1,37	2,33	1,59
1985	4.967	28.337	8.099	36.436	16.590	5.896	22.486	301	143	444	"	"	6.560	9.016	1.894	10.910	394	178	572
					59	73	62	1,06	1,77	1,22			18	32	23	30	1,39	2,20	1,57
1986	5.009	30.786	8.456	39.242	18.371	5.826	24.197	376	145	521	"	"	6.999	9.590	1.670	11.260	484	192	676
					60	69	62	1,22	1,71	1,33			18	31	20	29	1,57	2,27	1,72
1987	5.082	33.425	9.125	42.550	21.419	5.886	27.305	399	138	537	"	"	7.323	10.431	1.649	12.080	501	164	665
					64	65	64	1,19	1,51	1,26			17	31	18	28	1,50	1,80	1,56
1988	5.135	36.430	9.958	46.388	22.440	5.714	28.154	423	108	531	"	"	7.711	10.733	1.628	12.361	525	116	641
					62	57	61	1,16	1,08	1,14			17	29	16	27	1,44	1,16	1,38
1989	5.150	38.944	10.860	49.804	22.290	6.561	28.851	367	141	508	"	"	7.636	10.284	1.780	12.064	455	165	620
					57	60	58	0,94	1,30	1,02			15	26	16	24	1,17	1,52	1,24
1990	5.153	40.050	11.886	51.936	23.959	7.068	31.027	410	121	531	"	"	8.546	12.224	1.971	14.195	544	144	688
					60	59	60	1,02	1,02	1,02			16	31	17	27	1,36	1,21	1,32
1991	5.163	41.235	11.890	53.125	25.574	7.249	32.823	439	128	567	"	"	9.031	12.381	1.938	14.319	537	143	680
					62	61	62	1,06	1,08	1,07			17	30	16	27	1,30	1,20	1,28
1992	5.172	42.974	12.359	55.333	25.622	6.616	32.238	454	147	601	"	"	8.690	12.649	2.088	14.737	593	180	773
					60	54	58	1,06	1,19	1,09			16	29	17	27	1,38	1,46	1,40
1993	5.278	43.776	12.315	56.091	23.296	5.881	29.177	430	95	525	"	"	7.720	11.210	1.692	12.902	548	115	663
					53	48	52	0,98	0,77	0,94			14	26	14	23	1,25	0,93	1,18
1994	5.312	45.106	12.919	58.025	24.540	6.554	31.094	404	106	510	"	"	8.346	11.531	1.961	13.492	494	121	615
					54	51	54	0,90	0,82	0,88			14	26	15	23	1,10	0,94	1,06
1995	5.368	46.219	13.507	59.726	25.873	6.971	32.844	371	140	511	"	"	8.545	11.808	2.097	13.905	454	154	608
					56	52	55	0,80	1,04	0,86			14	26	16	23	0,98	1,14	1,02
1996	5.372	47.070	13.729	60.799	27.117	7.904	35.021	378	116	494	"	"	8.915	12.295	2.297	14.592	479	140	619
					58	58	58	0,80	0,84	0,81			15	26	17	24	1,02	1,02	1,02
1997	5.371	48.771	14.428	63.199	29.139	7.825	36.964	436	108	544	"	"	9.610	13.409	2.108	15.517	527	127	654
					60	54	58	0,89	0,75	0,86			15	27	15	25	1,08	0,88	1,03
1998	5.380	50.822	15.161	65.983	28.632	8.854	37.486	418	134	552	"	"	10.498	16.010	3.406	19.416	504	154	658
					56	58	57	0,82	0,88	0,84			16	32	22	29	0,99	1,02	1,00
1999	5.380	52.155	15.974	68.129	30.351	10.024	40.375	372	182	554	"	"	10.701	15.780	3.345	19.125	462	215	677
					58	63	59	0,71	1,14	0,81			16	30	21	28	0,89	1,35	0,99
2000	5.380	53.687	16.790	70.477	29.666	9.681	39.347	330	141	471	"	"	10.453	15.715	3.214	18.929	411	178	589
					55	58	56	0,61	0,84	0,67			15	29	19	27	0,77	1,06	0,84
2001	5.388	55.885	17.254	73.139	31.606	9.647	41.253	385	128	513	9.182	2.140	11.322	15.799	3.116	18.915	450	148	598
					57	56	56	0,69	0,74	0,70	13	3	15	28	18	26	0,81	0,86	0,82
2002	5.388	57.388	17.836	75.224	32.015	9.691	41.706	378	157	535	9.266								



# Andamento degli incidenti nel periodo 1970-2003



1970 '75 '80 '85 '90 '95 '00



## Classificazione degli incidenti nel 3° - 4° trimestre e riepilogo annuale

CONDIZIONI PREDOMINANTI PRESUNTE AL MOMENTO DELL'INCIDENTE		TOTALE INCIDENTI (*)						INCIDENTI CON FERITI						INCIDENTI MORTALI					
		3° trimestre		4° trimestre		2003		3° trimestre		4° trimestre		2003		3° trimestre		4° trimestre		2003	
		N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Stato psico-fisico del conducente	<b>Sonnolenza</b>	183	1,90	155	1,64	707	1,89	112	4,12	72	3,14	384	3,80	9	7,26	7	7,14	32	6,81
	<b>Malore</b>	30	0,31	22	0,23	117	0,31	16	0,59	11	0,48	57	0,56	1	0,81	–	–	6	1,28
	<b>Distrazione</b>	844	8,77	796	8,44	3.416	9,13	359	13,20	276	12,03	1.316	13,03	16	12,90	7	7,14	60	12,77
	<b>Totale</b>	1.057	10,98	973	10,31	4.240	11,33	487	17,91	359	15,65	1.757	17,39	26	20,97	14	14,28	98	20,86
	<b>Distanza sicurezza</b>	572	5,94	528	5,60	2.264	6,05	238	8,75	193	8,41	891	8,82	6	4,83	5	5,10	26	5,53
	<b>Ostacolo in carreggiata</b>	405	4,21	419	4,44	1.614	4,32	34	1,25	23	1,00	114	1,13	1	0,81	–	–	2	0,43
	<b>Condizioni atmosferiche avverse</b>	60	0,62	125	1,33	368	0,99	23	0,85	34	1,48	99	0,98	1	0,81	1	1,03	4	0,85
	<b>Sorpasso</b>	181	1,89	167	1,77	668	1,79	69	2,54	66	2,88	237	2,36	–	–	–	–	7	1,48
	<b>Per altre cause ed imprecisate</b>	7.348	76,36	7.220	76,55	28.244	75,52	1.868	68,70	1.619	70,58	7.000	69,32	90	72,58	78	79,59	333	70,85
<b>TOTALE GENERALE</b>		9.623	100,00	9.432	100,00	37.398	100,00	2.719	100,00	2.294	100,00	10.098	100,00	124	100,00	98	100,00	470	100,00

(\*) Con e senza conseguenze alle persone.



# Interventi del Servizio Assistenza Stradale nell'anno 2003

AUTOSTRADE E TRAFORI	Valore	Motore	Raffreddamento	Lubrificazione	Accensione	Alimentazione	Carburante	Impianto elettrico	Trasmissione	Organi di guida	Sospensioni	Freni	Ruote e gomme	Incidenti	Vari	Totali	
																2003	2002
<b>SARRE-TRAFORO M.TE BIANCO</b> (tratto Sarre-Morgex) km. 27,0	numero	148	-	-	-	-	56	1	-	-	-	-	23	11	3	242	134
	per milione di veic.-km.	1,84	-	-	-	-	0,69	0,01	-	-	-	-	0,29	0,14	0,04	3,00	2,22
<b>TORINO-BARDONECCHIA</b> km. 72,4	numero	510	12	2	4	15	30	33	15	3	2	17	76	125	501	1.345	1.053
	per milione di veic.-km.	1,51	0,04	0,01	0,01	0,04	0,09	0,10	0,04	0,01	0,01	0,05	0,22	0,37	1,48	3,98	3,15
<b>QUINCINETTO-AOSTA OVEST</b> km. 59,5	numero	589	67	2	6	30	136	116	35	1	1	4	118	158	93	1.356	1.356
	per milione di veic.-km.	1,47	0,17	-	0,01	0,07	0,34	0,29	0,09	-	-	0,01	0,29	0,39	0,23	3,38	3,66
<b>TORINO-IVREA-QUINCINETTO</b> km. 51,2	numero	253	24	4	16	9	51	18	12	-	-	3	63	197	723	1.373	1.340
	per milione di veic.-km.	0,64	0,06	0,01	0,04	0,02	0,13	0,05	0,03	-	-	0,01	0,16	0,50	1,82	3,45	3,60
<b>IVREA-SANTHÌÀ</b> km. 23,6	numero	89	16	2	16	19	44	24	8	1	-	1	23	68	258	569	575
	per milione di veic.-km.	0,61	0,11	0,01	0,11	0,13	0,30	0,16	0,05	0,01	-	0,01	0,16	0,47	1,77	3,90	4,36
<b>TORINO-SAVONA</b> km. 130,9	numero	366	36	4	9	28	58	15	22	8	-	6	71	479	2.394	3.496	3.399
	per milione di veic.-km.	0,41	0,04	-	0,01	0,03	0,07	0,02	0,02	0,01	-	0,01	0,08	0,54	2,70	3,94	4,12
<b>(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE</b> km. 244,9	numero	3.621	98	20	46	143	522	419	36	62	7	23	436	1.122	1.018	7.573	7.649
	per milione di veic.-km.	1,76	0,05	0,01	0,02	0,07	0,25	0,20	0,02	0,03	-	0,01	0,21	0,55	0,49	3,68	3,92
<b>MILANO-VARESE e LAINATE COMO-CHIASSO</b> (con dir. A8/A26) km. 101,7	numero	4.316	117	24	55	170	622	500	43	73	8	28	520	1.337	1.213	9.026	9.116
	per milione di veic.-km.	1,96	0,05	0,01	0,03	0,08	0,28	0,23	0,02	0,03	-	0,01	0,24	0,61	0,55	4,10	4,29
<b>MILANO-SERRAVALLE</b> km. 86,3	numero	30	6	-	2	9	55	22	3	3	-	1	82	391	5.032	5.636	4.939
	per milione di veic.-km.	0,02	-	-	-	0,01	0,04	0,02	-	-	-	-	0,06	0,27	3,54	3,96	3,65
<b>GENOVA-SERRAVALLE</b> km. 50,0	numero	1.409	38	8	18	56	203	163	14	24	3	9	170	437	396	2.948	2.977
	per milione di veic.-km.	2,29	0,06	0,01	0,03	0,09	0,33	0,27	0,02	0,04	-	0,01	0,28	0,71	0,64	4,80	4,94
<b>MILANO-BOLOGNA</b> km. 192,1	numero	11.084	301	61	142	437	1.598	1.284	111	189	20	71	1.336	3.434	3.116	23.184	23.410
	per milione di veic.-km.	2,01	0,05	0,01	0,03	0,08	0,29	0,23	0,02	0,03	-	0,01	0,24	0,62	0,56	4,20	4,31
<b>BRENNERO-MODENA</b> (tratto Brennero-Verona) km. 224,0	numero	4.405	437	19	93	262	890	557	311	13	12	67	976	1.665	2.920	12.627	12.015
	per milione di veic.-km.	1,45	0,14	0,01	0,03	0,09	0,29	0,18	0,10	-	-	0,02	0,32	0,55	0,96	4,16	4,03
<b>BRENNERO-MODENA</b> (tratto Verona-Modena) km. 90,0	numero	1.617	169	6	44	171	466	236	133	3	4	23	458	804	1.734	5.868	5.305
	per milione di veic.-km.	1,22	0,13	-	0,03	0,13	0,35	0,18	0,10	-	-	0,02	0,35	0,61	1,31	4,42	4,24



## Interventi del Servizio Assistenza Stradale nell'anno 2003

AUTOSTRADE E TRAFORI	Valore	Motore	Raffreddamento	Lubrificazione	Accensione	Alimentazione	Carburante	Impianto elettrico	Trasmissione	Organi di guida	Sospensioni	Freni	Ruote e gomme	Incidenti	Vari	Totali	
																2003	2002
<b>TRENTO-VICENZA-ROVIGO</b> (tratto Vicenza-Piovene Rocchette) km. 36,4	numero per milione di veic.-km.	282 1,00	4 0,01	-	58 0,21	11 0,04	45 0,16	17 0,06	5 0,02	-	-	-	30 0,11	55 0,19	293 1,04	800 2,83	808 2,96
<b>PARMA-LA SPEZIA</b> km. 101,0	numero per milione di veic.-km.	1.366 1,63	174 0,21	8 0,01	14 0,02	101 0,12	155 0,19	186 0,22	174 0,21	2	1	20 0,02	168 0,20	399 0,48	835 1,00	3.603 4,30	3.643 4,47
<b>BOLOGNA-PADOVA</b> km. 127,3	numero per milione di veic.-km.	2.985 1,62	81 0,04	16 0,01	38 0,02	118 0,06	431 0,23	346 0,19	30 0,02	51 0,03	6	19 0,01	360 0,19	925 0,50	839 0,45	6.245 3,38	6.306 3,52
<b>BOLOGNA-ANCONA</b> (con racc. di Ravenna) km. 265,3	numero per milione di veic.-km.	9.613 1,74	261 0,05	53 0,01	123 0,02	379 0,07	1.386 0,25	1.113 0,20	96 0,02	164 0,03	18	61 0,01	1.159 0,21	2.978 0,54	2.703 0,49	20.107 3,65	20.307 3,76
<b>TORINO-MILANO</b> km. 127,0	numero per milione di veic.-km.	3.256 1,50	45 0,02	8	20 0,01	73 0,03	382 0,18	91 0,04	40 0,02	2	-	12 0,01	377 0,17	1.003 0,46	2.764 1,27	8.073 3,72	8.337 3,91
<b>MILANO-BRESCIA</b> km. 93,5	numero per milione di veic.-km.	5.476 1,59	149 0,04	30 0,01	70 0,02	216 0,06	790 0,23	634 0,18	55 0,02	93 0,03	11	35 0,01	660 0,19	1.696 0,49	1.539 0,45	11.454 3,32	11.565 3,45
<b>BRESCIA-PADOVA</b> km. 146,1	numero per milione di veic.-km.	4.932 1,08	240 0,05	56 0,01	1.007 0,22	201 0,04	835 0,18	416 0,09	147 0,03	38 0,01	24 0,01	28 0,01	741 0,16	1.044 0,23	3.852 0,84	13.561 2,96	13.323 3,01
<b>PADOVA-(VE) MESTRE</b> km. 23,3	numero per milione di veic.-km.	245 0,36	22 0,03	1	10 0,01	17 0,03	54 0,08	55 0,08	27 0,04	2	-	3	35 0,05	59 0,09	135 0,20	665 0,99	721 1,10
<b>(VE) MESTRE-TRIESTE</b> (con dir. Udine e Pordenone) km. 180,3	numero per milione di veic.-km.	3.834 1,62	360 0,15	36 0,02	136 0,06	317 0,13	714 0,30	677 0,29	285 0,12	22 0,01	4	44 0,02	671 0,28	1.132 0,48	485 0,20	8.717 3,68	8.690 3,76
<b>(VE) MESTRE-VITTORIO V.- BELLUNO</b> km. 82,2	numero per milione di veic.-km.	899 1,47	24 0,04	5 0,01	18 0,03	42 0,07	249 0,41	141 0,23	13 0,02	21 0,03	4 0,01	12 0,02	143 0,23	219 0,36	466 0,76	2.256 3,69	2.368 4,10
<b>UDINE-TARVISIO</b> km. 101,2	numero per milione di veic.-km.	1.113 1,65	30 0,04	5 0,01	23 0,03	52 0,08	309 0,46	175 0,26	17 0,03	26 0,04	5 0,01	16 0,02	177 0,26	271 0,40	577 0,85	2.796 4,14	2.932 4,51
<b>TORINO-PIACENZA</b> km. 164,9	numero per milione di veic.-km.	2.744 1,36	216 0,11	6	45 0,02	260 0,13	657 0,33	373 0,18	255 0,13	4	1	28 0,01	525 0,26	752 0,37	1.063 0,53	6.929 3,43	7.186 3,68
<b>PIACENZA-BRESCIA</b> (e dir. per Fiorenzuola) km. 88,6	numero per milione di veic.-km.	468 0,55	92 0,11	17 0,02	45 0,05	46 0,05	226 0,27	82 0,10	66 0,08	7 0,01	3	8 0,01	136 0,16	280 0,33	1.512 1,78	2.988 3,53	2.839 3,40



## Interventi del Servizio Assistenza Stradale nell'anno 2003

AUTOSTRADE E TRAFORI	Valore	Motore	Raffreddamento	Lubrificazione	Accensione	Alimentazione	Carburante	Impianto elettrico	Trasmissione	Organi di guida	Sospensioni	Freni	Ruote e gomme	Incidenti	Vari	Totali	
																2003	2002
<b>VENTIMIGLIA-SAVONA</b>	numero	1.551	70	6	174	61	338	306	35	31	13	12	190	751	1.751	5.289	5.429
<b>km. 113,3</b>	per milione di veic.-km.	1,22	0,06	-	0,14	0,05	0,27	0,24	0,03	0,02	0,01	0,01	0,15	0,59	1,38	4,27	4,39
<b>GENOVA-SAVONA</b>	numero	1.637	45	9	21	65	236	190	16	28	3	10	197	507	460	3.424	3.457
<b>km. 45,5</b>	per milione di veic.-km.	1,81	0,05	0,01	0,02	0,07	0,26	0,21	0,02	0,03	-	0,01	0,22	0,56	0,51	3,79	3,94
<b>GENOVA-SESTRI L.</b>	numero	1.676	46	9	21	66	242	194	17	29	3	11	202	519	471	3.506	3.540
<b>km. 48,7</b>	per milione di veic.-km.	1,82	0,05	0,01	0,02	0,07	0,26	0,21	0,02	0,03	-	0,01	0,22	0,56	0,51	3,80	3,92
<b>SESTRI L.-LIVORNO (con dir. per La Spezia)</b>	numero	1.800	127	21	364	120	335	267	82	28	14	27	430	450	2.207	6.272	7.004
<b>km. 133,4</b>	per milione di veic.-km.	1,01	0,07	0,01	0,20	0,07	0,19	0,15	0,05	0,02	0,01	0,02	0,24	0,25	1,24	3,51	4,15
<b>LIVORNO-CIVITAVECCHIA (tratto Livorno-Rosignano M.)</b>	numero	708	29	3	4	23	69	36	22	6	-	1	113	87	28	1.129	1.207
<b>km. 36,6</b>	per milione di veic.-km.	2,96	0,12	0,01	0,02	0,10	0,29	0,15	0,09	0,03	-	-	0,47	0,36	0,12	4,72	5,12
<b>VIAREGGIO-LUCCA</b>	numero	368	11	1	65	7	57	22	10	1	1	1	30	66	220	860	1.057
<b>km. 21,5</b>	per milione di veic.-km.	1,52	0,05	-	0,27	0,03	0,24	0,09	0,04	-	-	-	0,12	0,27	0,91	3,55	4,54
<b>BOLOGNA-FIRENZE</b>	numero	5.022	137	28	64	198	724	582	50	86	10	32	605	1.556	1.412	10.506	10.605
<b>km. 91,1</b>	per milione di veic.-km.	2,94	0,08	0,02	0,04	0,12	0,42	0,34	0,03	0,05	0,01	0,02	0,35	0,91	0,83	6,16	6,28
<b>FIRENZE-PISA N.</b>	numero	2.578	70	14	33	102	372	299	26	44	5	16	311	799	725	5.394	5.443
<b>km. 81,7</b>	per milione di veic.-km.	1,71	0,05	0,01	0,02	0,07	0,25	0,20	0,02	0,03	-	0,01	0,21	0,53	0,48	3,57	3,72
<b>FIRENZE-ROMA</b>	numero	7.561	220	55	84	341	1.086	1.159	83	177	16	46	1.000	1.650	2.145	15.623	15.610
<b>km. 273,0</b>	per milione di veic.-km.	1,54	0,04	0,01	0,02	0,07	0,22	0,24	0,02	0,04	-	0,01	0,20	0,34	0,44	3,18	3,25
<b>COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI</b>	numero	1374	40	10	15	62	197	211	15	32	3	8	182	300	388	2.837	2.835
<b>km. 45,3</b>	per milione di veic.-km.	2,35	0,07	0,02	0,03	0,11	0,34	0,36	0,03	0,05	0,01	0,01	0,31	0,51	0,66	4,86	5,04
<b>ROMA-CIVITAVECCHIA</b>	numero	938	27	7	10	42	135	144	10	22	2	6	124	205	265	1.937	1.935
<b>km. 65,4</b>	per milione di veic.-km.	1,47	0,04	0,01	0,02	0,07	0,21	0,23	0,02	0,03	-	0,01	0,19	0,32	0,42	3,04	3,22
<b>ROMA-L'AQUILA e ROMA-PESCARA (tratto Roma-Torano)</b>	numero	1058	246	21	215	82	150	211	124	18	15	8	132	422	2.036	4.738	4.561
<b>km. 79,5</b>	per milione di veic.-km.	0,92	0,21	0,02	0,19	0,07	0,13	0,18	0,11	0,02	0,01	0,01	0,11	0,37	1,77	4,13	4,05
<b>ROMA-PESCARA (tratto Torano-Pescara)</b>	numero	579	205	12	146	96	125	121	67	10	10	10	77	132	871	2.461	2.336
<b>km. 114,9</b>	per milione di veic.-km.	0,93	0,33	0,02	0,24	0,15	0,20	0,20	0,11	0,02	0,02	0,02	0,12	0,21	1,40	3,97	3,86





## Interventi del Servizio Assistenza Stradale nell'anno 2003

AUTOSTRADE E TRAFORI	Valore	Motore	Raffreddamento	Lubrificazione	Accensione	Alimentazione	Carburante	Impianto elettrico	Trasmissione	Organi di guida	Sospensioni	Freni	Ruote e gomme	Incidenti	Vari	Totali	
																2003	2002
<b>ROMA-L'AQUILA-TERAMO (tratto Torano-Teramo)</b> km. 87,0	numero per milione di veic.-km.	387 1,00	126 0,33	7 0,02	75 0,19	53 0,14	58 0,15	79 0,21	53 0,14	8 0,02	4 0,01	1 -	35 0,09	140 0,36	543 1,41	1.569 4,07	1.462 4,02
<b>ANCONA-PESCARA</b> km. 133,8	numero per milione di veic.-km.	4.818 2,39	131 0,07	27 0,01	62 0,03	190 0,09	695 0,34	558 0,28	48 0,02	82 0,04	9 -	31 0,02	581 0,29	1.493 0,74	1.354 0,67	10.079 5,00	10.177 5,13
<b>ROMA-NAPOLI</b> km. 202,0	numero per milione di veic.-km.	8.918 1,89	260 0,06	65 0,01	100 0,02	402 0,09	1.281 0,27	1.367 0,29	97 0,02	209 0,04	20 -	55 0,01	1.179 0,25	1.946 0,41	2.527 0,53	18.426 3,90	18.405 4,05
<b>CASERTA-NOLA-SALERNO</b> km. 55,3	numero per milione di veic.-km.	1.165 1,68	37 0,05	5 0,01	16 0,02	48 0,07	157 0,23	136 0,20	14 0,02	5 0,01	2 -	5 0,01	127 0,18	233 0,34	377 0,54	2.327 3,36	2.375 3,55
<b>NAPOLI-CANOSA</b> km. 172,3	numero per milione di veic.-km.	2.422 1,75	76 0,06	11 0,01	33 0,02	100 0,07	327 0,24	282 0,20	29 0,02	11 0,01	4 -	10 0,01	264 0,19	485 0,35	784 0,57	4.838 3,50	4.936 3,68
<b>PESCARA-CANOSA</b> km. 239,3	numero per milione di veic.-km.	2.947 1,51	176 0,09	43 0,02	37 0,02	183 0,09	452 0,23	644 0,33	35 0,02	222 0,11	10 0,01	12 0,01	512 0,26	513 0,26	1.150 0,59	6.936 3,54	6.865 3,57
<b>CANOSA-BARI-TARANTO</b> km. 143,0	numero per milione di veic.-km.	1.240 1,50	74 0,09	18 0,02	16 0,02	77 0,09	190 0,23	271 0,33	15 0,02	94 0,11	4 -	5 0,01	215 0,26	216 0,26	483 0,59	2.918 3,54	2.887 3,58
<b>TANGENZIALE DI NAPOLI</b> km. 20,2	numero per milione di veic.-km.	1.653 1,62	44 0,04	6 0,01	262 0,26	15 0,01	45 0,04	100 0,10	32 0,03	15 0,01	10 0,01	9 0,01	66 0,06	590 0,58	778 0,76	3.625 3,55	3.134 3,10
<b>NAPOLI-SALERNO</b> km. 51,6	numero per milione di veic.-km.	83 0,05	92 0,06	53 0,03	- -	- -	682 0,45	124 0,08	- -	- -	- -	14 0,01	202 0,13	274 0,18	770 0,50	2.294 1,50	2.252 1,48
<b>MESSINA-CATANIA</b> km. 76,8	numero per milione di veic.-km.	495 0,58	97 0,11	42 0,05	122 0,14	111 0,13	93 0,11	125 0,15	80 0,09	33 0,04	60 0,07	55 0,06	166 0,20	160 0,19	2.121 2,50	3.760 4,44	3.650 4,50
<b>MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiato)</b> km. 114,8	numero per milione di veic.-km.	300 0,47	84 0,13	10 0,02	35 0,05	38 0,06	32 0,05	60 0,09	42 0,07	15 0,02	11 0,02	15 0,02	38 0,06	200 0,31	135 0,21	1.015 1,59	990 1,62
<b>MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono)</b> km. 25,8	numero per milione di veic.-km.	40 0,66	3 0,05	2 0,03	- -	2 0,03	1 0,02	- -	- -	- -	- -	1 0,02	4 0,07	5 0,08	8 0,13	66 1,09	60 1,02
<b>TOTALE GENERALE</b> km. 5.362,5	numero per milione di veic.-km.	116.968 1,51	5.492 0,07	878 0,01	4.032 0,05	5.666 0,07	19.043 0,25	15.182 0,20	2.955 0,04	2.018 0,03	363 -	940 0,01	16.516 0,21	34.740 0,45	60.473 0,78	285.266 3,68	284.505 3,78

## Elementi economici 2003

## ELEMENTI ECONOMICI DELL'ESERCIZIO 2003






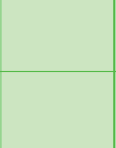
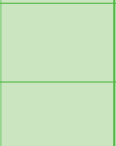

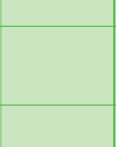
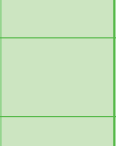
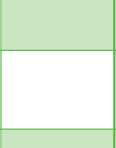
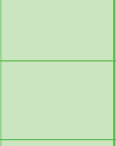
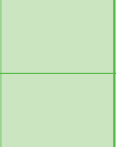

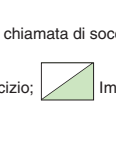
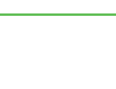
CONCESSIONARIA	TRAFFICI (milioni di veic.-km)			INTROITI DA PEDAGGIO (€/migliaia)					PRODOTTO MEDIO UNITARIO (€/km)			
	Leggeri	Pesanti	Totale	della Società	al Fondo Centrale di Garanzia ex. c.5b art. 15 L. 531/82 ed L. 531/82	5	al Fondo Centrale di Garanzia ex. c.5b art. 15 L. 531/82 ed art. 11 c.2 L. 407/90	6	I.V.A.	Totale	della Società	Totale
<b>AUTOSTRADE PER L'ITALIA</b>	34.867,5	10.991,1	45.858,6	2.030.338	-	-	87.969	423.225	2.541.532	0,044	0,055	
<b>AUTOVIE VENETE</b>	1.716,9	651,1	2.368,0	95.147	-	-	4.810	19.213	119.170	0,040	0,050	
<b>TORINO-MILANO</b>	1.614,5	557,4	2.171,9	98.739	-	-	4.306	20.587	123.632	0,045	0,057	
<b>MILANO MARE - MILANO TANGENZIALI*</b>	2.311,0	573,2	2.884,2	155.741	100	-	5.350	32.238	193.429	0,054	0,067	
<b>BRESCIA-PADOVA</b>	3.490,6	1.366,6	4.857,2	197.696	-	-	9.896	41.462	249.054	0,041	0,051	
<b>VENEZIA-PADOVA*</b>	764,6	264,8	1.029,4	42.111	-	-	2.047	8.763	52.921	0,041	0,051	
<b>AUT. MERIDIONALI</b>	1.369,1	160,8	1.529,9	63.293	-	-	-	12.659	75.952	0,041	0,050	
<b>TORINO-SAVONA</b>	733,6	152,9	886,5	50.251	-	-	1.588	10.368	62.207	0,057	0,070	
<b>AUT. DEL BRENNERO</b>	3.101,8	1.262,7	4.364,5	216.059	-	-	9.109	46.033	270.201	0,050	0,062	
<b>S. A. T. A. P.</b>	1.357,2	660,7	2.017,9	95.702	-	-	4.448	20.005	120.155	0,047	0,060	
<b>TANG. LE DI NAPOLI</b>	936,7	84,7	1.021,4	49.152	-	-	-	9.824	58.976	0,048	0,058	
<b>A. T. I. V. A.*</b>	1.479,0	326,0	1.805,0	78.572	-	-	3.038	16.322	97.932	0,044	0,054	
<b>S.I.T.A.F. **</b>	221,3	116,8	338,1	38.585	-	-	843	7.885	47.313	0,114	0,140	
<b>R.A.V.</b>	65,8	14,8	80,6	7.163	-	-	145	1.461	8.769	0,089	0,109	
<b>CENTRO PADANE</b>	557,4	290,0	847,4	36.673	-	-	1.888	7.708	46.269	0,043	0,055	
<b>S. A. V.</b>	338,2	63,2	401,4	25.386	-	-	703	5.215	31.304	0,063	0,078	
<b>AUT. DEI FIORI</b>	998,0	272,1	1.270,1	117.250	-	-	2.428	23.936	143.614	0,092	0,113	
<b>S. A. L. T.</b>	1.558,8	419,7	1.978,5	138.819	-	-	3.763	28.483	171.065	0,070	0,086	
<b>S.A.T.</b>	190,9	48,1	239,0	20.782	-	-	450	4.246	25.478	0,087	0,107	
<b>AUT. LE DELLA CISA</b>	630,8	206,5	837,3	65.322	-	-	1.701	13.405	80.428	0,078	0,096	
<b>CONSORZIO AUTOSTRADE SICILIANE</b>	1.316,8	228,0	1.544,8	59.806	-	-	-	11.961	71.767	0,039	0,046	
<b>STRADA DEI PARCHI ***</b>	1.872,5	281,7	2.154,2	83.097	-	-	3.353	17.290	103.740	0,039	0,048	
<b>TOTALE</b>	<b>61.493,0</b>	<b>18.992,9</b>	<b>80.485,9</b>	<b>3.765.684</b>	<b>100</b>	<b>147.835</b>	<b>781.289</b>	<b>4.694.908</b>	<b>0,047</b>	<b>0,058</b>		







\* - Compresi i traffici delle Tangenziali

\*\* - Solo autostrada A32

\*\*\* - Dall'1.1.2003

## L'autostrada e l'utente nel 2003






TRONCO												Vendite nelle aree di servizio			
												Carburanti			Generi vari milioni di euro
		↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	Benzina milioni di litri	G.P.L. milioni di litri	Gasolio milioni di litri	
A1 MILANO-NAPOLI	km. 803,5	19	19	29	30	23	23	13	14		264,8	34,6	591,0	223,3	
A3 NAPOLI-SALERNO	km. 51,6	2	-	2	2	-	1	2	2		14,3	-	18,4	3,7	
A4 TORINO-MILANO	km. 127,0	-	-	5	5	2	3	5	3		34,2	1,8	65,2	29,2	
A4 MILANO-BRESCIA	km. 93,5	-	-	5	5	2	2	3	2		47,0	3,7	94,5	31,3	
A4 BRESCIA-PADOVA	km. 146,1	6*	6*	6	6	5	5	6	6		53,5	4,9	132,0	57,0	
A4 PADOVA-(VE) MESTRE	km. 23,3	-	-	1	1	1	-	1	1		7,5	2,6	11,9	5,7	
A4 VENEZIA-TRIESTE	km. 125,9	1	1	5	5	4	4	5	5		40,5	6,1	67,9	36,4	
A5 QUINCINETTO-AOSTA	km. 59,5	5	5	2	2	1	1	2	2		8,9	0,2	11,6	3,1	
A5 TORINO-IVREA-QUINCINETTO	km. 51,2	1	-	1	1	-	-	1	1		3,2	0,3	5,9	1,9	
A5 SARRE-TRAFORO M.TE BIANCO (tratto Sarre-Morgex)	km. 27,0	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	
A5/A4 IVREA-SANTHIÀ	km. 23,6	1	-	1	1	-	-	1	1		5,2	0,6	6,8	3,6	
A6 TORINO-SAVONA	km. 130,9	-	-	7	6	-	1	7	6		15,1	1,5	26,2	8,9	
A7 MILANO-SERRAVALLE	km. 86,3	1	1	4	4	1	3	4	4		27,5	1,9	40,3	17,3	
A7 SERRAVALLE-GENOVA	km. 50,0	2	1	2	4	1	-	1	2		17,9	-	27,8	4,5	
A8-A9 MILANO-LAGHI-CHIASSO	km. 101,7	-	-	4	4	1	-	3	4		43,4	2,3	68,2	20,1	
A10 VENTIMIGLIA-SAVONA	km. 113,3	5	4	6	5	2	2	6	5		28,7	0,6	49,9	16,9	

LEGENDA:  Area di parcheggio;  Area di servizio;  Ristorante;  Bar  Impianto chiamata di soccorso;  Indica il verso di percorrenza verso Sud o Est;






 Indica il verso di percorrenza verso Nord od Ovest; N.R. non rilevato;  Impianto in esercizio;  Impianto in esercizio parziale;  Impianto non in esercizio;

\* - Delle aree di parcheggio indicate soltanto due sono in funzione.

## L'autostrada e l'utente nel 2003

TRONCO												Vendite nelle aree di servizio			
												Carburanti			Generi vari
												Benzina	G.P.L.	Gasolio	
		↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	milioni di litri	milioni di litri
A10 SAVONA-GENOVA	km. 45,5	1	-	3	2	2	-	-	1			13,6	-	18,0	6,1
A11 FIRENZE-PISA N.	km. 81,7	1	1	3	3	1	1	2	2			32,7	2,5	45,0	17,5
A12 GENOVA-SESTRI L.	km. 48,7	2	3	2	2	-	-	2	2			13,1	-	16,6	5,9
A12 SESTRI L.-LIVORNO	km. 133,4	5	7	4	5	-	2	4	5			37,9	3,7	73,4	23,0
A12 LIVORNO-CIVITAVECCHIA (tratto Livorno-Rosignano M.)	km. 36,6	-	-	1	1	1	1	1	1			5,5	0,6	9,9	6,0
A12/A11 VIAREGGIO-LUCCA	km. 21,5	-	-	-	1	-	-	-	1			3,3	0,7	4,1	1,9
A12 ROMA-CIVITAVECCHIA	km. 65,4	4	3	3	3	-	-	3	3			16,4	2,8	22,2	5,2
A13 BOLOGNA-PADOVA	km. 127,3	1	-	4	4	2	2	2	2			23,0	4,5	59,0	21,3
A14 BOLOGNA-TARANTO (e racc. di Ravenna)	km. 781,4	9	8	27	29	10	8	19	22			154,8	26,2	388,8	106,7
A15 PARMA-LA SPEZIA	km. 101,0	4	4	4	4	1	2	4	4			14,8	1,3	29,5	21,2
A16 NAPOLI-CANOSA	km. 172,3	-	-	6	6	2	1	5	5			15,8	4,6	37,7	11,4
A18 MESSINA-CATANIA	km. 76,8	6	6	3	3	-	-	3	3			14,7	2,6	23,8	7,4
A20 MESSINA-PALERMO (tratti Messina-Torrente Furiano e Buonfornello-Castelbuono)	km. 140,6	8	9	5	2	1	-	5	2			15,3	4,6	25,1	9,1
A21 TORINO-PIACENZA	km. 164,9	2	2	4	4	2	0	4	4			21,0	2,8	64,6	17,7
A21 PIACENZA-BRESCIA	km. 88,6	1	1	3	3	1	1	3	3			13,0	1,3	21,5	21,0
A22 BRENNERO-MODENA	km. 314,0	1	-	12	11	8	4	12	11			58,7	-	125,1	50,0
A23 PALMANOVA-UDINE	km. 18,5	1	1	1	1	-	-	1	1			2,2	-	3,1	1,9
A23 UDINE-TARVISIO	km. 101,2	6	4	2	2	1	-	1	2			8,3	-	12,0	9,1

## L'autostrada e l'utente nel 2003

TRONCO						Vendite nelle aree di servizio			
						Carburanti			Generi vari
						Benzina	G.P.L.	Gasolio	
						milioni di litri	milioni di litri	milioni di litri	milioni di eur
A24 ROMA-L'AQUILA-TERAMO km. 166,5	↓ 1 ↑ 2	↓ 4 ↑ 4	↓ 1 ↑ -	↓ 4 ↑ 4		41,8	4,6	39,0	9,1
A25 TORANO-PESCARA km. 114,9	↓ 1 ↑ 1	↓ 2 ↑ 2	↓ 1 ↑ -	↓ 2 ↑ 2		9,3	3,0	15,9	4,0
A26 (GE) VOLTRI-GRAVELLONA T. (con racc. A7 e coll. Santhià) km. 244,9	↓ 10 ↑ 5	↓ 8 ↑ 7	↓ 4 ↑ 3	↓ 5 ↑ 4		31,6	2,3	60,5	25,3
A27 (VE) MESTRE-BELLUNO (P. di Vedoia) km. 82,2	↓ 1 ↑ -	↓ 2 ↑ 2	↓ - ↑ -	↓ 2 ↑ 2		7,7	1,1	11,1	3,6
A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO km. 35,9	↓ - ↑ -	↓ 2 ↑ 2	↓ 1 ↑ -	↓ 2 ↑ 2		7,3	2,7	9,8	4,5
A30 CASERTA-SALERNO km. 55,3	↓ 1 ↑ 2	↓ 2 ↑ 2	↓ 1 ↑ -	↓ 1 ↑ 2		7,0	2,3	18,9	3,4
A31 TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene Rocchette) km. 36,4	↓ 2 ↑ 2	↓ 1 ↑ 1	↓ - ↑ -	↓ 1 ↑ 1		3,2	0,7	6,2	2,0
A32 TORINO-BARDONECCHIA km. 72,4	↓ 3 ↑ 2	↓ 1 ↑ 1	↓ - ↑ -	↓ 1 ↑ 1		2,6	-	10,6	1,3
TANGENZIALE DI TORINO km. 78,1	↓ - ↑ -	↓ 5 ↑ 6	↓ 1 ↑ 2	↓ 5 ↑ 6		34,8	1,5	65,5	10,0
TANGENZIALE OVEST DI MILANO km. 31,5	↓ - ↑ -	↓ 4 ↑ 3	↓ 1 ↑ -	↓ 4 ↑ 3		27,7	1,5	43,8	14,3
TANGENZIALE EST DI MILANO km. 29,4	↓ - ↑ -	↓ 3 ↑ 3	↓ - ↑ -	↓ 2 ↑ 2		23,5	0,7	29,7	2,2
TANGENZIALE NORD DI MILANO km. 12,9	↓ - ↑ 1	↓ - ↑ 1	↓ - ↑ -	↓ - ↑ 1		1,6	0,4	2,4	1,1
TANGENZIALE DI PAVIA km. 8,4	↓ - ↑ -	↓ - ↑ -	↓ - ↑ -	↓ - ↑ -		-	-	-	-
RACCORDO BEREGUARDO PAVIA km. 9,1	↓ - ↑ -	↓ - ↑ -	↓ - ↑ -	↓ - ↑ -		-	-	-	-
RACCORDO TANG.LE MESTRE- AEROPORTO DI VENEZIA km. 9,4	↓ - ↑ -	↓ - ↑ -	↓ - ↑ -	↓ - ↑ -		-	-	-	-
TANGENZIALE OVEST DI MESTRE km. 9,1	↓ - ↑ -	↓ 1 ↑ 1	↓ - ↑ 1	↓ 1 ↑ 1		9,8	-	20,2	0,5
TANGENZIALE DI NAPOLI km. 20,2	↓ 3 ↑ -	↓ 3 ↑ 4	↓ - ↑ 1	↓ 3 ↑ 4		40,4	5,1	22,7	11,1
<b>TOTALE</b> km. 5.550,4	<b>218</b>	<b>411</b>	<b>159</b> (1)	<b>331</b>	<b>5.431,2</b>	<b>1.324,1</b>	<b>145,2</b>	<b>2.553,3</b>	<b>897,7</b> (2)

NOTE: (1) Le cifre indicano la accessibilità al servizio e non la consistenza fisica.

(2) Relativo ai soli tronchi in cui è stato effettuato il rilevamento.

## La UE e le infrastrutture a pedaggio: i più recenti sviluppi normativi

La legislatura UE che ha coperto gli anni dal 2000 al 2004 ha visto profonde trasformazioni nella struttura dell'Unione Europea, con l'introduzione dell'Euro, il completamento del processo di allargamento con l'ingresso di dieci nuovi Stati Membri e l'applicazione estensiva dell'abbattimento delle barriere doganali interne tra molti Stati europei (c. d. trattato di Shengen). Questi temi, tutti in un modo o nell'altro legati all'aumento della libertà di circolazione all'interno dell'Unione, hanno naturalmente comportato una accresciuta attenzione al trasporto nelle sue varie connotazioni, che già era stato oggetto di numerose analisi ed attività a livello delle Istituzioni europee nel decennio precedente.

Diversi provvedimenti sono stati adottati o impostati, come ad esempio l'aggiornamento del disegno delle Reti Trans Europee, ed alcuni di questi hanno riguardato il settore delle autostrade in concessione – europee ed italiane – in maniera specifica.

In particolare tre provvedimenti meritano una speciale attenzione per la loro importanza, cioè le Direttive riguardanti i sistemi di telepedaggio, la sicurezza dei tunnels stradali e la tariffazione del trasporto stradale delle merci.

---

### La Direttiva 2004/52/CE sui sistemi di telepedaggio

---

Questa Direttiva è stata formalmente adottata a seguito dell'approvazione – avvenuta il 20 aprile 2004 – della Posizione Comune del Consiglio Europeo e del Parlamento Europeo.

Essa si rivolge all'interoperabilità tecnologica dei sistemi di telepedaggio in Europa, finora oggetto di sviluppo a livello nazionale o di analisi prettamente tecniche che non tenevano conto di eventuali sfumature politiche.

L'abbattimento delle frontiere, l'apertura dei mercati dell'autotrasporto ed il conseguente intensificarsi dei traffici commerciali, sono tra le ragioni che hanno spinto le Autorità europee ad impostare ed adottare questo provvedimento, unitamente all'intento dichiarato di rendere più agevole per il futuro il ricorso al pedaggio quale mezzo di finanziamento, riducendone l'impatto per l'utente nella fase di esazione.

In effetti, gli sviluppi previsti in diversi Stati europei, inclusi i nuovi membri, prevedono il ricorso al pedaggio condizionandolo all'adozione di sistemi che, come l'italiano Telepass, non richiedano l'arresto del veicolo per l'esazione.

Da sottolineare che il testo legislativo europeo si rivolge ad una categoria specifica di veicoli, cioè a quella dei

mezzi pesanti, di peso totale a pieno carico superiore alle 3,5 tonnellate, ma che naturalmente questa risoluzione vede un'applicazione generalizzata, nei Paesi che come l'Italia adottano il pedaggio per tutti i veicoli, e non limitata ad una sola categoria di mezzi.

La Direttiva sancisce che i sistemi di telepedaggio a livello europeo possano essere basati – ai fini dell'interoperabilità – su tre tecnologie, cioè:

- DSRC (micro-onde a corto raggio) a 5,8 Ghz;
- Posizionamento satellitare (GPS o Galileo);
- GSM/UMTS (telefonia mobile).

Di grande rilievo per le concessionarie italiane ed europee più in generale è il primo punto, relativo ai sistemi a micro-onde, in quanto proprio su questa tecnologia sono basati i sistemi attualmente in uso da parte dei gestori autostradali europei, tra i quali naturalmente l'italiano Telepass.

La Direttiva stabilisce infatti e innanzitutto che i sistemi attualmente in uso potranno essere mantenuti in esercizio a tempo indeterminato, fino a quando cioè il mercato non avrà portato in maniera naturale e sulla base di scelte ponderate a decisioni differenti.

Questo risultato è stato ottenuto con una azione coordinata dei concessionari autostradali europei, riuniti nell'ASECAP, i quali hanno operato sia in quanto Associazione Europea, quindi direttamente verso gli organismi comunitari, sia come entità nazionali, sostenendo la causa comune presso i Governi nazionali che hanno riportato queste posizioni nel Consiglio Europeo.

Inoltre, la Direttiva sancisce la pari dignità tra i sistemi attualmente in esercizio e ricadenti in una delle tre tecnologie.

Ciò è della massima importanza per l'Italia poiché il sistema Telepass, primo esempio di applicazione su larga scala del telepedaggio in Europa – sono oltre quattro milioni gli apparati telepass in circolazione – risultava formalmente non ottemperante dal punto di vista tecnico a taluni requisiti in corso di definizione da parte del Comitato Europeo di Normalizzazione. Il che, anche per posizioni industriali diverse, avrebbe messo l'Italia di fronte alla necessità di sostenere ingenti spese per l'adeguamento dei propri sistemi – che peraltro presentano performance sicuramente non inferiori a quelle degli altri sistemi europei.

La decisa attività dell'AISCAT di tutela delle proprie associate e la vigorosa azione politica del Governo hanno portato a questo importantissimo risultato, dimostrando come una azione efficace su un tema di grande interesse comune possa avere successo anche in uno scenario che non si presentava affatto favorevole.

## La UE e le infrastrutture a pedaggio: i più recenti sviluppi normativi

In buona sostanza la Direttiva approvata sancisce che l'interoperabilità tra i sistemi – in uso ed in progetto in Europa, ove rispondenti alle prescrizioni in essa contenute – sarà ottenuta mediante l'adozione di apparati di bordo in grado di dialogare con ciascuno di questi sistemi.

Sarà pertanto l'apparato di bordo – del quale complessità e costo cresceranno nel caso di interoperabilità con sistemi satellitari – l'elemento del sistema deputato a rendere tecnologicamente interoperabili le varie reti.

A seconda delle sue necessità specifiche l'utente potrà quindi trovare l'apparato ed il servizio – dal più semplice, limitato ad un ambito nazionale, al più complesso in grado di coprire tutti i sistemi europei – fermo restando che importanti Stati Membri, come ad esempio la Germania, non prevedono al momento l'estensione del pedaggio autostradale ai veicoli leggeri.

Ancora da sottolineare che la Direttiva, se pure chiarisce gli aspetti tecnologici dell'interoperabilità, non affronta in maniera adeguata nodi invece fondamentali come i vincoli legali e fiscali, la cui soluzione è condizione necessaria a mettere in pratica una reale interoperabilità tra gestori con caratteristiche tra loro anche molto differenti.

Si pensi ad esempio al caso possibile, dell'esazione, sulla base di un unico contratto con l'utente, di un pedaggio autostradale italiano o francese e della prevista "tassa chilometrica" tedesca, introdotta quest'ultima dal Governo Federale, la cui sola esazione viene affidata ad un soggetto privato.

Queste peculiarità non sfuggono naturalmente a chi, come i concessionari italiani, ha maturato una notevole esperienza nell'esercizio di una rete interconnessa estesa e complessa, mentre possono facilmente essere sottostimate da soggetti con meno esperienza specifica. L'AISCAT e l'ASECAP hanno più volte sottolineato l'importanza di questi aspetti che possono costituire il maggior ostacolo alla realizzazione dell'obiettivo della Direttiva.

A seguito dell'adozione del provvedimento partiranno i lavori del "Comitato di Regolamentazione", organismo previsto e nominato in sede europea, che avrà il compito di seguire e facilitare la pratica applicazione della Direttiva

Del Comitato fanno parte, sotto il coordinamento della Commissione Europea, gli Stati Membri e, con ruolo consultivo, alcuni organismi in rappresentanza dei settori interessati.

L'AISCAT è già in contatto con l'Amministrazione italiana di riferimento, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al quale fornirà, se richiesti, i propri contributi tecnico-conoscitivi.

L'ASECAP è invece tra gli Organismi chiamati a seguire i lavori del Comitato, come detto con ruolo consultivo, in quanto rappresentante del maggiore settore industriale europeo coinvolto sul tema.

In conclusione, gli sviluppi prevedibili a seguito dell'adozione della Direttiva prospettano una sostanziale continuità nelle scelte finora operate, senza per questo precludere la strada di diverse applicazioni tecnologiche – naturalmente nell'ambito previsto dalla Direttiva – al mercato di riferimento.

La strada verso una reale interoperabilità dei sistemi di telepedaggio in Europa, sia pure ormai tracciata, presenta ancora notevoli ostacoli non facili da superare, che richiederanno anche negli anni a venire una intensa e fattiva cooperazione tra il mondo delle concessionarie e le Autorità europee.

### La Direttiva 2004/54/CE sulla sicurezza dei tunnels stradali europei

Su un ulteriore tema di grande interesse per i concessionari autostradali italiani, la sicurezza nelle gallerie stradali, la Commissione Europea, avvalendosi della propria prerogativa di proposta, ha presentato, e resa pubblica nel 2003, una proposta di "Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della Rete stradale transeuropea".

Questa proposta naturalmente conseguiva a specifici eventi degli ultimi anni che hanno interessato grandi gallerie stradali in Italia, Austria e Svizzera, e risentiva nei suoi contenuti dell'ondata emotiva susseguente a tali eventi.

Infatti, se l'idea di una direttiva su questo tema ha raccolto un ampio consenso per il potenziale impatto positivo sulla sicurezza, tuttavia nel contesto del dibattito tecnico/scientifico, diverse voci si sono levate per indicare che la proposta della Commissione Europea innanzitutto sovrastimava l'effetto ai fini della sicurezza delle gallerie stradali – strutture che in generale presentano performance di sicurezza non inferiore, ed in alcuni casi superiore, alle tratte a cielo aperto – e si sviluppava poi con un dettaglio eccessivo ed incongruente con il livello della norma, oltre a non essere basata su fatti scientificamente accertati e/o accettati dalla comunità scientifica.

Alcuni Paesi dell'Unione, l'Italia – la cui dotazione di gallerie era fortemente sottostimata dalla Commissione – e la Francia in testa, hanno criticato il fatto che la Commissione non abbia preso in debita considerazione

## La UE e le infrastrutture a pedaggio: i più recenti sviluppi normativi

le osservazioni negative preventivamente espresse dagli Stati Membri in fase di consultazione.

In particolare i paesi dell'UE che hanno la maggior parte di gallerie stradali nella propria rete infrastrutturale (Paesi alpini) avevano ufficialmente negato la validità dell'approccio e dei contenuti tecnici della proposta di direttiva, il cui testo proposto definiva con estremo dettaglio gli aspetti amministrativi, organizzativi e tecnici della costruzione e gestione delle gallerie stradali, con conseguenti responsabilità.

Fra i punti che sono stati contestati dall'AISCAT, direttamente e per tramite dell'Associazione europea si possono ad esempio segnalare: la proposta di classificazione delle gallerie, che non trovava nessuna giustificazione da risultanze scientifiche in materia di sicurezza delle gallerie, né nazionali, né internazionali; le disposizioni a seguito della classificazione, ove si prevedevano misure rigidamente predeterminate ed applicate indipendentemente dalle specificità delle singole gallerie ed indipendentemente dalle differenti tecniche costruttive utilizzate da parte di ciascuno Stato Membro; l'Analisi di rischio, strumento su cui le organizzazioni che sviluppano la ricerca internazionale riconoscono che le conoscenze non sono, ad oggi, ad un livello adeguato per un approccio uniforme pan-europeo.

In definitiva, la proposta della Commissione – che partiva dall'assunto non corretto di una estrema pericolosità intrinseca delle gallerie stradali – non si prestava, per la complessità del tema affrontato, ad un'applicazione in uno scenario complesso come quello europeo, dove sia l'organizzazione amministrativa degli Stati Membri che le pratiche relative alla costruzione e gestione delle gallerie stradali possono, a parità di livelli di sicurezza raggiunti, differire in varie maniere.

In aggiunta a ciò, il testo originario non differenziava infrastrutture esistenti e future, prevedendo quindi ingentissimi interventi sulle infrastrutture già in esercizio, senza che alcuna analisi benefici/costi avesse realmente verificato il ritorno in termini di sicurezza degli investimenti da effettuarsi.

Il problema era di particolare rilevanza per l'Italia, che assomma circa metà delle gallerie stradali presenti lungo la rete transeuropea, e che avrebbe dovuto affrontare negli anni a venire importanti lavori e sostenere spese molto rilevanti.

L'AISCAT si è trovata in prima fila in questa attività, sia come rappresentante italiana in diversi consessi, sia in quanto titolare del coordinamento del Comitato Permanente ASECAP sulla sicurezza.

Sono stati quindi celermente avviati lavori che hanno portato alla definizione di una forte posizione

dell'Associazione europea, condivisa da tutte le sue componenti e che è stata portata all'attenzione delle Istituzioni competenti a livello sia nazionale che internazionale.

In particolare, una delegazione ASECAP ha potuto incontrare il relatore del provvedimento per il Parlamento Europeo, illustrando le ragioni e le posizioni dei gestori stradali europei – gestori tra l'altro dei maggiori trafori europei –, nonché il segretariato del Consiglio Europeo. A livello nazionale l'AISCAT ha supportato il nostro Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mettendo a sua disposizione tutto il patrimonio tecnico conoscitivo dell'Associazione sul tema, utile a predisporre la posizione nazionale nel Consiglio Europeo.

Questa attività, a tratti frenetica poiché i tempi di esame dei provvedimenti erano piuttosto stretti, ha portato però i risultati attesi, in quanto sia il Parlamento Europeo che il Consiglio Europeo hanno gradualmente recepito gran parte dei suggerimenti e delle fondate osservazioni poste sia dall'ASECAP e dall'AISCAT che da altri organismi di provato valore nella ricerca internazionale nel campo dei trasporti – quali ad esempio AIPCR e UN-ECE –, predisponendo emendamenti al testo originario che hanno notevolmente mutato l'impostazione della Direttiva, pur senza in alcun modo ledere i livelli di sicurezza raggiungibili sulla rete e sulle infrastrutture in esame.

Da sottolineare in special modo i risultati raggiunti nel campo dell'organizzazione amministrativa, dove agli Stati Membri europei è stata lasciata potestà – in base al principio di sussidiarietà – di gestire secondo le loro pratiche consolidate il tema, una volta fissati gli obiettivi comuni da raggiungere a livello continentale, e negli interventi previsti, ove questi sono stati ricondotti ad una analisi più ragionata che tenesse conto delle specificità di ciascuna infrastruttura senza proporre il ricorso indiscriminato ad interventi non sempre utili, e talvolta anche in contrasto con le norme tecniche nazionali.

Per quanto riguarda le concessionarie italiane, un risultato di rilievo ottenuto è anche stato la conferma del loro ruolo in tutte le fasi della costruzione e gestione delle gallerie ricadenti nella loro concessione, ruolo che non era affatto riconosciuto nel testo originario e del quale si intendeva di fatto espropriare i concessionari.

Questa attività va quindi considerata un successo dei concessionari europei, e dell'AISCAT tra di essi, in quanto sono stati determinanti nel coagulare gli interventi dei maggiori organismi accreditati a livello europeo e nel portare le loro istanze a conoscenza delle Autorità europee, che sono state quindi messe in condizione di svolgere al meglio il proprio ruolo di sintesi politico-tecnica.



## La UE e le infrastrutture a pedaggio: i più recenti sviluppi normativi

Infatti, il testo emendato ha trovato il supporto delle tre Istituzioni europee coinvolte, Commissione, Parlamento e Consiglio, ed è stato infine recepito con la votazione del Parlamento europeo del 20 aprile scorso.

### Revisione Direttiva 1999/62 in materia di tariffazione del trasporto stradale

Nell'ambito dell'applicazione di principi del Libro Bianco UE sui trasporti "Orizzonte 2010, il tempo delle scelte", la Commissione Europea ha avviato la revisione della vigente Direttiva in materia di tariffazione e pedaggiamento del trasporto merci su strada – Direttiva 1999/62 del 17 giugno 1999 – emanando una proposta di emendamento ed integrazione – COM 2003/448 del 23 luglio 2003 –. Questa scelta fa seguito al rinvio del tentativo, più ambizioso, di costituire un quadro normativo europeo di riferimento in grado di integrare tutti i sistemi ed i principi presenti in Europa sul tema, incluse le filosofie di armonizzazione a livello europeo delle imposizioni fiscali sul trasporto merci in generale, quindi non solo stradale. Il tentativo, che doveva iniziare con la proposizione di un primo modulo metodologico dedicato al trasporto merci su strada, è fallito, principalmente per le critiche sollevate sulle bozze circolate e sulle informazioni fornite dalla Commissione.

Tale metodologia inizialmente doveva tra l'altro essere inserita in un documento di consultazione, e non in un documento legislativo quale una Direttiva.

A dispetto di tali premesse, alcuni contenuti di questa proposta metodologica sono stati travasati, tra l'altro senza una fase di consultazione preliminare con gli Stati Membri, nella proposta di revisione della 1999/62 al momento in esame.

Tra le motivazioni per l'accelerazione impressa all'iter del documento sono state adottate la necessità di superare il regime degli Ecopunti che era ormai in scadenza in Austria e l'introduzione del sistema di riscossione elettronico sulle autostrade tedesche.

In particolare la proposta è stata sottoposta all'esame del Consiglio Europeo e del Parlamento Europeo, con i rispettivi appositi comitati (COREPER per il Consiglio Europeo e Commissione RETT per il Parlamento Europeo).

Passando all'esame del testo della proposta, questo evidenzia indubbiamente un lodevole e positivo sforzo da parte della Commissione Europea di includere nel provvedimento la salvaguardia dei diritti e dell'autonomia dei gestori, in particolare privati, titolari di concessioni relative a tronchi della rete autostradale europea.

Gli obiettivi generali di armonizzazione del mercato europeo del trasporto merci su strada e della sua tassazione, appaiono inoltre, in linea di principio, condivisibili.

Nondimeno, risulta evidente il contrasto tra un provvedimento mirato all'armonizzazione della "tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture" (come si rileva già dal titolo della Direttiva) ed il settore delle infrastrutture in concessione, che si rivolge invece a tutti i veicoli, commerciali e non, basandosi inoltre su un coerente quadro legale e finanziario, la cui armonizzazione con i contenuti della proposta di Direttiva appare estremamente problematica. La lettura del testo evidenziava infatti fin dall'inizio la presenza di una serie di nodi irrisolti, che sembravano tra l'altro adombrare soluzioni inidonee a facilitare il processo di acquisizione delle risorse necessarie alla realizzazione di nuove infrastrutture in Europa e presumibilmente foriere di difficoltà gravi per l'affidamento di nuove concessioni autostradali. Interessatasi prontamente del tema l'AISCAT è stata promotrice di una immediata informazione alle sue Associate, nonché di una tempestiva azione in seno all'ASECAP.

Principio guida di questa iniziativa è stata la salvaguardia delle politiche di sviluppo ed infrastrutturazione che sono al centro delle Politiche comunitarie e nazionali, rivolgendo pertanto la proposta di modificazione della Direttiva 1999/62 non ad una forzata armonizzazione di metodi e procedure, ma piuttosto alla costruzione di un quadro normativo "abilitante", che consenta l'introduzione dell'esazione dei diritti o canoni unicamente su quelle reti ove non vengono applicati schemi classici di concessione a pedaggio.

Ciò poiché gli schemi tariffari per le concessioni sono già basati su un autonomo ed organico quadro normativo, che oramai risulta solido e coerente come anche dimostrato dall'adozione della Comunicazione Interpretativa sulla Concessione UE (2000/C 121/02). La posizione iniziale dell'AISCAT è stata pertanto per una esclusione del settore autostradale in concessione dal campo di applicazione della Direttiva in corso di elaborazione.

L'Associazione ha quindi, anche in questo caso direttamente e per tramite dell'ASECAP, portato le sue posizioni all'attenzione degli organismi comunitari e nazionali competenti, con un intervento diretto anche della Presidenza, vista la particolare portata del tema, che tocca le basi dei meccanismi di autofinanziamento del settore. Fra le criticità rilevate, si citano, ad esempio: le carenti definizioni relative ai costi ammissibili ai fini del calcolo

## La UE e le infrastrutture a pedaggio: i più recenti sviluppi normativi

della tariffa; le contraddizioni insite nella possibilità di assoggettare lo stesso tronco stradale allo stesso tempo a pedaggi e diritti d'uso (cosiddetto *mark-up* nelle zone sensibili), inducendo confusione e distorsioni nel mercato; la non chiara salvaguardia dei regimi di concessione esistenti, mettendo quindi in pericolo anche i contratti in essere; l'introduzione di parametri di classificazione sicuramente innovativi (ad es. basati su parametri di emissione dei veicoli) ma la cui gestione richiederà profonde analisi sull'adeguamento eventuale delle apparecchiature di classificazione automatica di pista; la creazione obbligatoria negli Stati Membri di non meglio precisate "autorità indipendenti di supervisione delle infrastrutture" con compiti sicuramente in conflitto con quelli delle Amministrazioni già esistenti a livello nazionale (il problema è identico a quello sollevato nel caso della Direttiva sulle gallerie stradali).

L'AISCAT ha quindi chiaramente sostenuto presso tutte le sedi competenti che, ad avviso dei gestori italiani, le concessioni autostradali (in essere principalmente, ma analogo discorso vale per le concessioni future) devono esplicitamente essere escluse dal campo di applicazione della Direttiva in oggetto e che i punti irrisolti della Proposta di Direttiva, in termini di applicabilità, parametri di base dei costi ammissibili etc., devono essere portati, prima della loro pratica applicazione, ad un livello di condivisione e dettaglio pari a quello degli attuali schemi concessionali. Ciò al fine di costruire un quadro normativo effettivamente praticabile ed al fine di consentire – ad esempio nel caso di progetti integrati di corridoi di trasporto – una effettiva coesistenza dei due sistemi, altrimenti impossibile.

Il venir meno di queste condizioni renderebbe, di fatto, inattuabile il ricorso al finanziamento privato per la realizzazione di infrastrutture autostradali nel prossimo futuro.

Queste posizioni sono state perorate con vigore, e l'azione congiunta operata a livello nazionale ed a livello ASECAP ha condotto finora a risultati importanti.

Il Parlamento Europeo infatti, nella sua seduta del 20 aprile scorso, ha votato ad ampia maggioranza in prima lettura una versione emendata della proposta di Direttiva, contenente un articolo che in maniera assolutamente esplicita esclude le concessioni autostradali dal campo di applicazione della Direttiva; tale emendamento è stato in particolare sostenuto dalle delegazioni italiana e francese, cioè dei due Paesi europei con la maggiore estensione di rete a pedaggio e, di conseguenza, di maggior peso nell'ASECAP.

Il Consiglio Europeo ha ripetutamente affrontato l'esame del testo, mettendo a punto emendamenti di peso e che risolvevano parte dei nodi segnalati, ed in questa attività

da parte italiana grande è stato lo sforzo di coordinamento da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha chiamato ANAS ed AISCAT a contribuire con la loro esperienza e competenza alla costruzione della posizione nazionale, pur nella normale dialettica di soggetti aventi compiti e ruoli istituzionali diversi, ma accomunati dall'obiettivo comune dell'interesse nazionale al compimento dei piani di infrastrutturazione previsti.

Purtuttavia, il Consiglio Europeo ha dovuto riconoscere, nella sua seduta del 10 - 11 giugno 2004, l'impossibilità di trovare un accordo tra i suoi membri, a causa di pareri difformi su punti fondamentali della Direttiva, alcuni dei quali ben segnalati dall'AISCAT già nella prima fase di esame della proposta.

In particolare, uno dei punti sui quali il Consiglio Europeo non ha trovato un accordo è proprio la trattazione delle concessioni, poiché alcuni Stati – segnatamente quelli che non hanno esperienza in questo settore – non comprendono i rischi insiti nell'assoggettare un mercato – quello delle concessioni – a vincoli amministrativi nella determinazione delle tariffe che di fatto renderebbero estremamente difficile per investitori privati l'ingresso nel settore; ciò proprio in un momento storico nel quale la stessa UE riconosce che il Partenariato Pubblico Privato è una fondamentale risorsa per garantire la crescita armoniosa e finanziariamente sostenibile delle reti transeuropee.

Da sottolineare che proprio la Commissione Europea ha lanciato una consultazione in tema di PPP, alla quale l'AISCAT prenderà parte con un suo documento di posizione.

Sul fronte di quest'ultimo provvedimento quindi, benché la fine della legislatura abbia reso praticamente impossibile procedere ulteriormente nell'esame del testo, la concessione e le sue specificità sono ormai ben presenti alle Autorità europee grazie all'azione informativa promossa e portata avanti dall'AISCAT e dalle sue consorelle, che proseguiranno nel monitoraggio del provvedimento alla ripresa dei relativi lavori, nel secondo semestre dell'anno.

In conclusione, il più recente periodo è stato estremamente denso di attività di peso, su provvedimenti normativi che, è bene sottolinearlo, dopo essere stati approvati a livello comunitario, vanno obbligatoriamente recepiti negli ordinamenti nazionali.

Proprio per questi motivi, l'AISCAT intende proseguire la sua attività di costante monitoraggio delle iniziative legislative europee i cui contenuti e le cui conseguenze abbiano un impatto sul settore, prefiggendosi l'obiettivo di agire con concretezza ed efficacia, come è stato per le Direttive descritte, nell'interesse di tutte le sue Associate. [m](#)

## Contributi del settore all'indagine conoscitiva del Parlamento

(continuazione dalla prima pagina)

Il rinnovo delle concessioni vigenti a partire dal 1997 e la progressiva privatizzazione del comparto – culminata con la privatizzazione della società Autostrade – hanno modificato sostanzialmente il quadro di riferimento introducendo nuovi profili di ricerca di efficienza e regole nuove per consentire a tutte le società di affrontare il mercato.

E la risposta, sia degli investitori privati che degli Enti territoriali che gestiscono significative sezioni della rete, non è mancata; infatti il complesso degli investimenti autostradali contenuti nei piani finanziari delle concessionarie si aggira, attualmente, intorno ai 17 miliardi di euro.

Si tratta di un programma che riguarda praticamente tutto il territorio nazionale e che verrà ancora ampliato, in relazione alle esigenze del territorio ed alla domanda di mobilità, nell'ambito della negoziazione già avviata dei piani quinquennali in scadenza per molte concessionarie.

Ritengo che questa sia una importante possibilità di sviluppo per il Paese e vada assolutamente colta, senza lasciarsi fuorviare da facili demagogie e disinvolute strumentalizzazioni.

Si parla spesso di tariffe autostradali, di **quanto** e del perché aumentino, di **quando** sia corretto aumentarle: ebbene, lasciatemi dire che su questa materia esiste una periodica campagna di disinformazione che, impedisce la comprensione di meccanismi che, invece, meritano una serena e corretta analisi ed una altrettanto serena conoscenza.

Pur riconoscendo che la materia meriterebbe una ben più ampia trattazione, mi limiterò ad alcune informazioni di base che confido siano di ausilio alla migliore comprensione di questa delicata materia.

Non entrerà nei dettagli tecnici della questione sui quali sarà più completo il documento che abbiamo predisposto che Vi verrà oggi presentato, ma mi soffermerò brevemente sugli aspetti di profilo più politico.

### **Il quanto**

Secondo recenti analisi condotte in ambito universitario, un miliardo di euro di nuovi investimenti autostradali genera le seguenti ricadute: +0,12% di produzione interna, +0,11% di occupazione, +0,11% di prodotto interno lordo. A ciò deve corrispondere un incremento tariffario medio annuo pari a +0,2%, con una corrispondente incidenza sull'inflazione pari allo 0,06%. Infatti il peso percentuale delle tariffe autostradali sul paniere ISTAT è modestissimo, pari cioè allo 0,3%, contro altre voci estremamente più impattanti relative a comparti di servizi che generano – nella loro dinamica e contrariamente a quanto avviene nel nostro comparto –

poca ricaduta in termini di occupazione e ricchezza reale per il Paese.

Una ulteriore precisazione merita la questione dell'incidenza degli adeguamenti tariffari sull'inflazione: si è sempre registrato un progressivo scostamento (al ribasso) tra il valore della tariffa – incardinato sull'inflazione programmata – rispetto a quello inflattivo reale.

Lo scostamento maturato nel corso degli ultimi dieci anni è sufficientemente significativo, dato che, fatti 100 i valori della tariffa media e dell'inflazione al 1995, i medesimi valori divengono, rispettivamente, 116,5 e 124,1.

In altre parole nel corso degli ultimi dieci anni la tariffa media applicata sulla rete autostradale a pedaggio ha perduto più di sette punti percentuali rispetto all'inflazione misurata dall'ISTAT, con ciò, credo, smentendo con dati precisi e reali tutta una serie di affermazioni al riguardo quanto meno imprecise.

Fermo restando questo dato incontrovertibile, per quanto riguarda la questione dell'incentivazione offerta al concessionario attraverso la formula di adeguamento della tariffa tipo price-cap, vorrei ricordare che da un lato essa consente, a fronte di comportamenti "virtuosi" del concessionario, di incrementare la tariffa di percentuali talvolta anche superiori a quella dell'inflazione ma che, d'altro canto, tali maggiori incrementi partono dalla base dell'inflazione programmata e sono a loro volta ridotti dal coefficiente X relativo al cosiddetto recupero di produttività.

Questo meccanismo – censurato, anche in questa sede, proprio da coloro che lo hanno studiato, applicato ed avallato politicamente negli anni 1996 e 1997 – ha condotto, giova dirlo, a risultati decisamente positivi per entrambi i parametri oggetto della formula, ossia: il radicale miglioramento delle pavimentazioni e, la confortante riduzione del tasso di incidentalità globale sulla rete.

### **Il perché**

Da sempre l'AISCAT sottolinea le motivazioni che rendono necessario il regolare adeguamento delle tariffe convenzionalmente fissate. Permettetemi di ribadire, anche se non va sottovalutato il "non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire".

La tariffa rappresenta lo strumento per ottenere l'equilibrio del piano finanziario e costituisce praticamente la sola fonte dei ricavi necessari per coprire: l'investimento, gli oneri finanziari, i costi di esercizio, i costi di manutenzione, gli interventi migliorativi durante il periodo della concessione e la remunerazione del capitale investito.

Queste condizioni sono tutte necessarie in base al postulato che "chi utilizza paga" in antitesi al concetto

## Contributi del settore all'indagine conoscitiva del Parlamento

classico di finanziamento pubblico dell'opera in cui la copertura dei costi viene affidata alla tassazione che incide su tutti i contribuenti.

Appare quindi evidente che la tariffa va posta al riparo da tutte quelle situazioni che possono mettere a rischio l'equilibrio del piano finanziario, quali: il mancato adeguamento all'inflazione per la quale, come ho detto, viene utilizzato il valore di programmazione e non quello reale, ovvero lo slittamento delle tempistiche del medesimo adeguamento.

Vale la pena solo di sottolineare che entrambe le questioni hanno un impatto sia sul bilanciamento del piano finanziario che sulla fiducia degli investitori che sono coloro che, attraverso varie forme, forniscono le risorse per la realizzazione di queste importanti opere pubbliche, le infrastrutture in concessione.

### *Il quando*

Infine vorrei trattare in sintesi ancora su un punto, ossia il quando dell'adeguamento delle tariffe.

In realtà la considerazione è implicita in quanto ho prima ricordato.

Merita però una precisazione per sottolineare ancora una volta che la tariffa di concessione serve a garantire la chiusura di piani finanziari estremamente impegnativi e quindi deve mantenere – salvo i rischi attribuiti al concessionario che sono il traffico e i costi di realizzazione e gestione – il suo valore effettivo per non mettere a rischio sia la società che l'infrastruttura ad essa affidata.

Se in linea di massima è sempre possibile posticipare gli adeguamenti tariffari annuali in relazione alla realizzazione di nuove opere è da osservare che ciò comporta la crescita degli oneri finanziari ed il differimento del rientro delle poste finanziarie, con la ovvia conseguenza di necessitare, a parità di altre condizioni, la pattuizione di una tariffa di base maggiorata.

Comunque va evidenziato che si tratta di una posizione che non può essere imposta unilateralmente nell'ambito di un rapporto contrattuale, ed il cui prevalere non sposterebbe di molto il problema sollevato da alcune associazioni di consumatori.

## 2. Lo strumento della concessione nel settore autostradale

Il rilascio di concessioni, sia nei confronti di soggetti a controllo pubblico che privato, come strumento di disciplina per la progettazione, costruzione e gestione di

tratte o di reti autostradali è ampiamente diffuso in gran parte dell'Europa.

Le esperienze di Francia, Spagna, Portogallo e Italia, per citare solo alcuni Paesi, presentano importanti somiglianze in tal senso, seppure tra le specificità storiche, politiche, giuridiche e geografiche di ciascuna di queste realtà. Anche nel Regno Unito, patria della "Common Law", viene adottato lo strumento della "concessione" per la costruzione e la gestione di autostrade, seppure nell'ambito strettamente privatistico che caratterizza in tale ordinamento i contratti delle pubbliche autorità.

Può perciò affermarsi come in numerose realtà europee la realizzazione delle reti autostradali è avvenuta (da un punto di vista giuridico) attraverso lo strumento della concessione.

La Commissione Europea ha emanato diversi documenti e comunicazioni inerenti lo strumento concessorio.

Possono trarsi i seguenti principi comunitari fondamentali da applicarsi ai regimi concessori:

- non discriminazione e parità di trattamento;
- trasparenza (pubblicità);
- proporzionalità (strumenti adottati adeguati agli scopi);
- mutuo riconoscimento tra gli stati membri.

L'Unione Europea non ha un approccio critico nei confronti della concessione, bensì richiede che siano applicati i principi del Trattato e che siano assicurate condizioni di concorrenza.

In particolare, secondo un orientamento ormai consolidato nella normativa comunitaria, la concessione di costruzione e gestione di un'opera pubblica ha natura prettamente contrattualistica; al riguardo, la Direttiva 93/37/CE ("Direttiva Lavori") espressamente definisce – come peraltro recentemente ribadito dalla c.d. "Direttiva Unificata" (Direttiva 2004/18/CE) – la concessione di lavori come un contratto che presenta le stesse caratteristiche degli appalti pubblici ad eccezione del fatto che la controprestazione per la progettazione ed esecuzione dell'opera consiste nel diritto di gestire l'opera o in tale diritto accompagnato da un prezzo.

La recente posizione dell'Unione Europea, espressa nella comunicazione del 23 aprile 2003, individua proprio nella concessione lo strumento principale per sviluppare la rete trans-europea di trasporto e di fatto stimola gli Stati Membri ad un più ampio ricorso a tale istituto. L'Unione Europea, inoltre, invita gli stessi Stati Membri ad aggiornare i quadri normativi vigenti per attrarre maggiormente capitali privati e incentivare la realizzazione di nuove infrastrutture.

In questo contesto la Commissione Europea ha recentemente indetto una consultazione sul partenariato pubblico-privato per definire l'adozione di eventuali interventi normativi che il settore concessionale auspica sia seguita dallo Stato italiano per assicurarsi che per la

## Contributi del settore all'indagine conoscitiva del Parlamento

realizzazione delle reti TEN/T si aggregino efficacemente le necessarie capacità imprenditoriali, progettuali, gestionali e finanziarie.

Con riferimento alla disciplina UE relativa alle opere pubbliche, il nostro Paese da un lato ha fatto proprio il concetto della natura contrattuale della concessione (art. 19 della legge n. 109/94 e successive modifiche), ma dall'altro ha operato un recepimento rigoroso delle previsioni comunitarie, introducendo un livello di concorsualità assai più ampio e rigido di quello stabilito dall'Unione Europea e operando una impropria assimilazione tra l'istituto della concessione e quello dell'appalto, assimilazione che solo recentemente è in via di superamento.

Sinteticamente, si può affermare che in Italia la normativa comunitaria è stata recepita in modo rigido ma ad essa si sono aggiunti sia i vincoli ad essa preesistenti, derivanti dalle stratificazioni della normativa italiana sulle opere pubbliche, che le previsioni e i limiti più recentemente introdotti.

In particolare, i limiti più cogenti che il nostro ordinamento ha imposto alle concessioni vigenti (e che, in certi casi, tuttora impone) erano ravvisabili nel fatto che:

- la possibilità di ricorrere alla procedura negoziata preceduta da bando era stata abbandonata a favore della licitazione privata, affidata con ricorso al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa;
- quota parte degli appalti del concessionario, ancorché qualificato per eseguire le opere, doveva essere affidata a terzi mediante ordinaria procedura di appalto ad evidenza pubblica, laddove ciò costituisce mera facoltà a livello comunitario; a ciò si aggiungono gli eventuali ulteriori vincoli derivanti dalle specifiche disposizioni convenzionali in capo ai concessionari;
- il contributo accordato dai pubblici poteri non poteva superare il 50% del costo dell'intervento;
- la durata della concessione era vincolata ad un massimo di trenta anni, mentre per la UE non esistono precisi limiti temporali.

Ne è scaturito un quadro dalla rilevante complessità e dagli articolati elementi procedurali, che frequentemente ha tradito i principi che la normativa comunitaria intendeva introdurre, quali – per citare due significativi esempi – la libertà del concedente per quanto concerne la scelta della procedura di aggiudicazione ritenuta più adeguata e l'impegno degli Stati di assicurare l'esperibilità, l'efficacia e la rapidità degli eventuali ricorsi. Un decisivo passo verso il riallineamento con le previsioni comunitarie, è venuto dalla normativa sulle opere strategiche (ossia la legge 443/2001, "legge Obiettivo" ed il relativo regolamento attuativo di cui al D. Lgs. N. 190/2002).

Con tali norme è stato introdotto nell'ordinamento un complesso normativo espressamente finalizzato al

soddisfacimento del preminente interesse nazionale alla celere realizzazione delle opere individuate come strategiche, ai fini dello sviluppo e della modernizzazione del sistema Paese.

A tale scopo – e come primo passo verso il superamento della "normativa emergenziale", frutto di precise vicende storiche e politiche – il legislatore ha introdotto, per un prefissato gruppo di opere prioritarie, uno speciale regime derogatorio rispetto a quello previsto dalla L. 109/94, riformando la regolamentazione dei diversi momenti procedurali occorrenti alla realizzazione delle opere e delineando un assetto normativo dei diversi interessi coinvolti potenzialmente, idoneo ad imprimere la necessaria accelerazione all'iter realizzativo delle opere incluse nel programma, superando gli elementi ostativi riscontrati nell'attuazione degli interventi infrastrutturali. E' stato, nello stesso tempo, tenuto conto dell'esigenza di reperire sul mercato capitali privati da affiancare alle risorse pubbliche disponibili.

L'applicabilità in via generale a tutte le opere stradali delle procedure semplificate di cui alla Legge Obiettivo, ferme restando le prerogative di autonomia costituzionalmente riconosciute, consentirebbero di accelerare la realizzazione di opere che, in molti casi, risultano ostacolate dalle lungaggini degli ordinari iter approvativi con conseguenti ovvi aggravii finanziari per le concessionarie, danni al sistema produttivo delle imprese e disagi per la mobilità dei cittadini.

Pur con i limiti cui sopra si accennava e stanti le peculiarità specifiche del settore autostradale, tra gli anni '50 e la prima metà degli anni '60, è stata realizzata, con il sistema della concessione, una rete autostradale tra le più moderne d'Europa.

Inoltre il mercato che ne è derivato può considerarsi aperto e contiene notevoli elementi concorrenziali:

- da un punto di vista dei soggetti, si registra una compresenza di operatori privati e pubblici;
- con riferimento alle nuove opere da realizzare e gestire in regime di concessione, il rilascio delle concessioni è regolato da procedure concorrenziali; anche a seguito di proposte originate da soggetti privati (project financing), il rilascio di concessioni è disciplinato da norme che assicurano la competitività.
- i concessionari, seppure con regimi differenziati, sono di regola tenuti ad appaltare a soggetti terzi quote rilevanti di lavori, creando così, coerentemente con la normativa comunitaria, concorrenza "a valle" nel mercato dei lavori.

Come ho già evidenziato, quindi, l'istituto della concessione di costruzione ed esercizio ha registrato, nel nostro ordinamento giuridico, una progressiva evoluzione in senso privatistico. Il tutto in coerenza con le direttive e i principi comunitari, ed in linea con lo stesso spirito che ha portato il legislatore nazionale a decidere la

## Contributi del settore all'indagine conoscitiva del Parlamento

trasformazione dell'ANAS da Ente con personalità giuridica di diritto pubblico a società per azioni. Ciò passando dapprima per la trasformazione dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade in Ente Nazionale per le Strade (d. lgs. 26.2.1994 n.143), e, quindi, in ANAS S.p.A. (D.L. 8.7.2002, n. 138, convertito in Legge 8.8.2002 n. 178), con il conseguente venire meno del collegamento diretto, sotto il profilo soggettivo ed organizzativo, dell'Ente con lo Stato.

L'istituto della concessione fu disciplinato in primo luogo con la legge n. 1137 del 24.6.1929, che lo configurava quale strumento per operare una sostituzione della pubblica Amministrazione con imprese private (o pubbliche), tanto che esso veniva definito concessione "sostitutiva" o "traslativa" e/o "concessione-contratto", dato che operava una vera e propria sostituzione rispetto alla pubblica amministrazione concedente, realizzata attraverso una combinazione tra provvedimento amministrativo e contratto accessivo.

Tale combinazione vedeva affiancati, in una posizione di accessorialità, il provvedimento amministrativo, a mezzo del quale veniva costituita la concessione, ed una convenzione, che ne disciplinava gli aspetti patrimoniali. Peraltro, l'evoluzione dottrinale portò a sottolineare significativamente la rilevanza della convenzione e si sviluppò così la teoria dell'unitarietà del rapporto di concessione: pur essendo soggetto anche a principi pubblicistici finalizzati alla tutela del pubblico interesse, il rapporto tra amministrazione concedente e concessionario viene, da tempo, qualificato "contrattuale" e, come tale, sottoposto alle regole del diritto privato. La situazione giuridico-sistemica dell'istituto è oramai consolidata in tal senso sul piano interno; inoltre, essa ha trovato pieno riscontro nella codificazione di cui alle direttive UE 89/440 e UE 93/37, fatte proprie, da ultimo, nel nostro ordinamento dalla legge quadro in materia di opere pubbliche (legge 11.2.1994, n. 109 e successive modifiche ed integrazioni).

In particolare, in tale ultima normativa, come da ultimo modificata dalle legge 1 agosto 2002, n. 166, all' art. 19, comma 2, la concessione è definita come un contratto concluso in forma scritta fra un'Amministrazione aggiudicatrice ed un'impresa, che si impegna sia ad apprestare progetti definitivi e/o esecutivi, sia ad eseguire lavori pubblici, o di pubblica utilità, oltre che lavori strutturalmente e direttamente collegati, sia a gestire funzionalmente ed economicamente l'opera.

La controprestazione del concessionario consiste nel diritto di gestire l'opera e quindi, per tale via, a conseguire il recupero dei capitali investiti nella costruzione, ritraendone un profitto oltre che gli interessi sul capitale.

La concessione ha, pertanto, normativamente, natura contrattuale ed è fonte di diritti e di obblighi per le parti,

soggette – in linea di principio – alla normativa del codice civile in materia di obbligazioni e contratti.

Anche il d.p.r. 21.12.1999 n. 554, concernente il regolamento di attuazione della legge quadro sui Lavori Pubblici, ha confermato espressamente, nell'art. 86, la natura contrattuale della concessione.

Infatti, la norma fa riferimento al contratto di concessione, quale definito dall'art. 19 della legge quadro, così totalmente superando il problema della identificabilità di un provvedimento.

Inoltre, proprio per la riconduzione della concessione di costruzione e gestione delle opere pubbliche alla figura civilistica del contratto, viene esclusa la stessa prospettabilità della vecchia impostazione, costituita dalla combinazione tra provvedimento amministrativo e contratto accessivo.

### 3. Il controllo e la vigilanza

L'ANAS, ai sensi della legge n. 178/02, è diventata una Società per azioni, di conseguenza la sua attività sociale viene individuata sulla base dello statuto e nei limiti delle leggi vigenti.

In particolare, ai sensi della citata legge, nel rapporto con i propri concessionari autostradali, ANAS S.p.A. dovrà provvedere a "vigilare sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e controllare la gestione delle autostrade il cui esercizio sia stato assentito in concessione" (art. 2, comma 1, lett. d del d.lgs. 26.2.1994 n. 143).

Ciò premesso, va tenuto presente che la concessione autostradale è riconducibile all'istituto comunitario della "concessione di costruzione e gestione" e, in particolare essa ha per oggetto sia la costruzione dell'opera pubblica, sia l'esercizio di una attività di pubblico interesse, consistente nella successiva gestione dell'autostrada realizzata, dal che deriva la configurabilità di principi pubblicistici tendenti ad assicurare che la gestione si svolga conformemente al pubblico interesse. Questo particolare aspetto del rapporto concessorio di costruzione ed esercizio autostradale influisce, in certo modo, sulla valenza dell'azione del concedente e degli strumenti che esso può mettere in atto per una corretta attività di vigilanza e di controllo.

Il rapporto tra concedente e concessionario risulta così sostanzialmente assimilabile a quello tra appaltante e appaltatore, rimanendo riservati al primo i poteri e gli obblighi di vigilanza sui lavori.

Ne consegue che le verifiche da parte della concedente ANAS, influenzando sull'autonomia del concessionario, dovrebbero essere contenute entro limiti idonei a salvaguardare le esigenze di funzionalità dell'azione

## Contributi del settore all'indagine conoscitiva del Parlamento

amministrativa, senza tuttavia ledere l'autonomia imprenditoriale ed aziendale del concessionario.

L'evoluzione dell'istituto della concessione nel senso qui sinteticamente ricordato, trova convalida, per il settore autostradale, nella Legge 24.12.1993 n. 537, il cui art. 10 ha esplicitamente definito come "privata" la natura dell'attività svolta dalle società concessionarie di autostrade ed ha escluso la garanzia dello Stato per la contrazione di mutui.

Al punto attuale di evoluzione, pertanto, si può sottolineare che il rapporto concedente-concessionario è di natura eminentemente contrattuale.

Le convenzioni, che definiscono modalità, condizioni e diritti/obblighi/facoltà per i contraenti, sono sottoposte alle regole del diritto civile, hanno forza di legge tra le parti e non sono unilateralmente modificabili.

La convenzione, tra l'altro, definisce:

- i compiti di vigilanza del Concedente; in materia le previsioni convenzionali si aggiungono a quelle di legge e a quelle previste nel diritto civile;
- la durata: allo scadere della concessione è prevista la reversibilità verso il concedente degli asset;
- i livelli tariffari iniziali ed i criteri per il loro adeguamento;
- il piano finanziario.

Le concessionarie sono Società di diritto privato, in taluni casi quotate in borsa e quindi sottoposte alle regole e alla vigilanza che disciplinano i mercati finanziari.

A tale contesto giuridico, vanno certamente aggiunte le seguenti osservazioni:

- la costruzione e gestione di autostrade costituisce attività a forte impatto collettivo;
- si tratta di un settore ad alta intensità di capitale;
- nel settore autostradale è intrinseca la separazione tra la rete ed il servizio di trasporto che su di essa si svolge.

In particolare, nel rapporto con i propri concessionari autostradali, ANAS S.p.A. dovrà provvedere a "vigilare sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e controllare la gestione delle autostrade il cui esercizio sia stato dato in concessione" (art. 2, comma 1, lett. d del d.lgs. 26.2.1994 n. 143).

Inoltre, la convenzione di concessione tra ANAS e Ministero prevede che siano stabilite "...le modalità, ivi compreso il ricorso ai contratti di concessione a terzi da parte di ANAS S.p.A., per gestione, manutenzione, miglioramento ed adeguamento delle strade e autostrade statali e per la costruzione di nuove strade ed autostrade statali".

Considerato, pertanto, che la concessione autostradale è riconducibile all'istituto comunitario della "concessione di costruzione e gestione" e, in particolare essa ha per oggetto sia la costruzione dell'opera pubblica, sia

l'esercizio di una attività di pubblico interesse, consistente nella successiva gestione dell'autostrada realizzata, dal che deriva la configurabilità di principi pubblicistici tendenti ad assicurare che la gestione si svolga conformemente al pubblico interesse.

Questo particolare aspetto del rapporto concessorio di costruzione ed esercizio autostradale influisce, in certo modo, sulla valenza dell'azione del concedente e degli strumenti che può mettere in atto per una corretta attività di vigilanza e di controllo.

L'ANAS interviene, quale parte attiva del procedimento formativo del rapporto di concessione, su base pattizia e paritetica, tramite l'adozione di atti (convenzione di concessione) di natura negoziale, mentre l'esercizio dei poteri autoritativi è stato riservato dal legislatore al Ministro dei Lavori Pubblici (ora Infrastrutture e Trasporti) ed al Ministro del Tesoro, in sede di approvazione della convenzione.

Detta approvazione ministeriale incide, però, solo sull'efficacia del contratto, rimanendo i Dicasteri estranei all'attività volta alla costituzione e alla regolazione del rapporto concessorio, attività questa ricadente nel campo di specifica responsabilità e competenza dell'ANAS.

La stipulazione della convenzione, perciò, è da ritenersi in sé stessa fonte di obblighi contrattuali per le parti contraenti, mentre l'approvazione amministrativa opera da "condicio juris" cui è subordinata l'efficacia del contratto, finché essa non intervenga.

ANAS ha quindi adottato, ai sensi della legislazione vigente, strumenti di regolazione economica per la gestione delle concessionarie.

In particolare, ANAS ha posto a base della variazione del pedaggio il "price-cap", ossia un meccanismo che stimola il concessionario a conseguire risultati progressivamente più efficienti.

Tale principio di regolazione delle tariffe autostradali comporta che il concessionario, il quale gode della più ampia libertà di organizzare la propria attività, dato che è un imprenditore, sia incentivato dal meccanismo del "price-cap" a raggiungere la migliore efficienza gestionale, poiché esso incide direttamente sulla sua tariffa.

Considerato, però, che egli ha l'obbligo giuridico, regolato dalla convenzione, di garantire la gestione conformemente alle finalità che ne hanno determinato l'affidamento è assoggettato anche al controllo di legittimità da parte dell'ente concedente, stanti le connotazioni di pubblico interesse della gestione del servizio.

In sintesi, l'attività di carattere privato condotta dal concessionario, essendo svolta nell'interesse della collettività, è assoggettata alla verifica dell'ente concedente – secondo le regole fissate nel contratto di

## Contributi del settore all'indagine conoscitiva del Parlamento

concessione e nel piano finanziario – in ordine alla condotta dei lavori, verifica che deve essere efficace ed in linea con quella normalmente svolta dall'appaltante. Inoltre, è assoggettata ad un controllo sull'esercizio, controllo che deve attenersi alla legittimità (contrattuale e giuridica) e non al merito delle scelte, dell'organizzazione e delle direttive imprenditoriali del concessionario. Proprio in virtù di questa centralità della convenzione e del corpo normativo vigente, e in relazione alle conseguenti prerogative, responsabilità ed oneri di competenza, ANAS ha stabilito di dotarsi di uno strumento tecnico di verifica e di analisi, per una corretta esplicazione delle facoltà sopra indicate di vigilanza sui lavori e di controllo della gestione, nell'ambito delle concessioni autostradali di costruzione ed esercizio.

Coerentemente con tale impostazione, l'ANAS, in quanto parte contrattuale, ha l'onere di vigilare ed il diritto di pretendere il puntuale adempimento degli obblighi convenzionalmente assunti dalle concessionarie autostradali, potendo a tal fine avvalersi di tutta la gamma di strumenti civilistici all'uopo predisposti sino ad arrivare al rimedio, estremo, della revoca della concessione.

D'altra parte, e al di là degli strumenti attribuiti all'ANAS, bisogna dire che il sistema già prevede dei meccanismi volti a salvaguardare il rispetto degli obblighi contrattuali assunti dalle Concessionarie. Emblematica è al riguardo la funzione che svolge, nella formula del regime tariffario, il parametro  $\Delta Q$  che, a fronte di un eventuale scadimento dei livelli di qualità del servizio, riduce la variazione tariffaria sino, nei casi estremi, a determinare una riduzione della tariffa.

Peraltro, l'art. 21 della legge 47/2004 prevede l'integrazione della formula del price-cap con ulteriori parametri rappresentativi dei livelli di qualità raggiunti. E' inoltre da evidenziare come la qualità sviluppata dalla buona gestione da parte del concessionario, non sia configurabile come qualità "percepita" dall'utente che pure ne beneficia direttamente. In particolare è emblematico il caso della maggior sicurezza della circolazione che si riscontra su ciò che non accade (incidenti), ed è quindi difficilmente avvertita nella sua complessiva portata.

Comunque ciò non toglie che vadano compiuti tutti gli sforzi (peraltro già avviati) per definire con cura quegli ulteriori parametri integrativi in grado di ampliare la capacità di misurazione della qualità complessiva fornita all'utente.

E' infine opportuno non dimenticare che qualsiasi ulteriore parametro deve comunque ricondursi a processi sui quali il concessionario detenga una possibilità reale di controllo e per i quali sia possibile definire una precisa ed oggettiva scala di valori.

Diversamente, non solo si andrebbe a disattendere la previsione normativa di cui al predetto art. 21 della legge 47/2004, ma si introdurrebbe un principio di squilibrio che avrebbe conseguenze nefaste sul complesso degli accordi sanciti contrattualmente tra le parti.

### 4. Proposte di modifica normativa

Concludendo il mio discorso che malauguratamente, proprio a causa della complessità della materia sulla quale si sono stratificate normative successive è venuto più lungo del previsto, vorrei in estrema sintesi elencarvi i principi a cui noi riteniamo vada improntato il quadro normativo della materia ove si ritenesse di incidere in tal senso per uniformarci all'Europa.

Essi sono:

- n certezza delle regole e del quadro regolatorio complessivo, necessaria per l'assunzione degli impegni di investimento e per non turbare investitori e mercati finanziari;
- n rispetto della natura privatistica delle convenzioni tra concedente e concessionario;
- n inserimento di norme tese al recupero del gap infrastrutturale del Paese;
- n introduzione di regole che incentivino i capitali privati;
- n maggiore aderenza della normativa nazionale a quella dell'Unione Europea;
- n razionalizzazione delle procedure approvative anche pensando meccanismi restrittivi che riducano in limiti molto ristretti le cosiddette "opere del consenso" o "opere compensative" e riduzione dei vincoli alle attività.

Grazie per l'attenzione riservata all'Associazione. [m](#)