



# informazioni

Anno XXXIX - n. 1-2 gennaio-marzo e aprile-giugno 2004 - notiziario trimestrale a cura dell'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori

## L'AISCAT e l'Europa nella legislatura 2004-2009

*Come già in diverse occasioni rilevato, le attività di normazione europee si sono trasformate, anche per il settore delle infrastrutture in concessione, da episodiche e sporadiche a sistematiche, investendo quindi la quotidianità delle attività associative in un campo che, se una volta poteva essere considerato "estero", permea invece oggi profondamente la maggior parte dei temi di interesse del settore.*

*È per questo che la presidenza dell'Aiscat ha voluto, all'aprirsi della legislatura 2004-2009 dell'Unione Europea, dare un'impronta di strutturazione alla presenza dell'Associazione presso le Istituzioni comunitarie.*

*Per descrivere gli obiettivi, ed i modi con i quali si intende perseguirli, pubblichiamo tre documenti relativi ad iniziative presso le tre principali Istituzioni europee, e cioè:*

- **Parlamento Europeo**, con l'intervento del Presidente dell'AISCAT **Fabrizio Palenzona** in occasione di un incontro, organizzato il 1° dicembre 2004, con gli europarlamentari italiani, evento tenutosi a Bruxelles nella sede del Parlamento. L'incontro ha visto la presenza, tra gli altri, dei due vice-presidenti italiani al Parlamento Europeo, on.li Luigi Cocilovo e Mario Mauro, dell'on.le Paolo Costa, Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, degli on.li Bersani, Bonsignore, Bresso, Castiglione, Cesa, Chiesa, De Michelis, Gawronski, Kusstatscher, E. Letta, Musotto, Toia;
- **Consiglio Europeo**, con l'intervento del Presidente alla Conferenza Ministeriale dei Ministri dei Trasporti Europei sulla sicurezza stradale, tenutasi a Verona il 25 ottobre 2004, per la quale il Ministro Lunardi ha chiesto all'AISCAT un contributo di esperienza e di pensiero;
- **Commissione Europea**, con il Documento di Posizione con il quale l'AISCAT è di recente intervenuta nella consultazione aperta sul Partenariato Pubblico Privato da questa Istituzione, consultazione che rappresenta un'attività propedeutica alla redazione di un documento normativo a livello comunitario.

*Tre interventi quindi, sulle tre Istituzioni guida dell'Unione, che non vogliono essere un risultato fine a se stesso, ma piuttosto una tappa in un percorso che ha l'obiettivo di consolidare la conoscenza del ruolo del settore delle infrastrutture in concessione in Europa.*

(continua a pag. 32)

## Indice degli articoli

- |  |             |
|--|-------------|
| ■ L'AISCAT e l'Europa<br>nella legislatura 2004-2009 | pag. 1 e 32 |
| ■ Notizie  | pag. 43     |

## Indice delle tabelle e dei grafici

**Grafico A**



Cartina d'Italia: stato della rete autostradale italiana al 30-6-2004.

**Tab. 1**



Quadro riassuntivo della rete autostradale italiana al 30-6-2004.

**Tab. 2-2a**



Valori del traffico.

**Tab. 3-3a**



Quadro riassuntivo degli incidenti.

**Tab. 4**

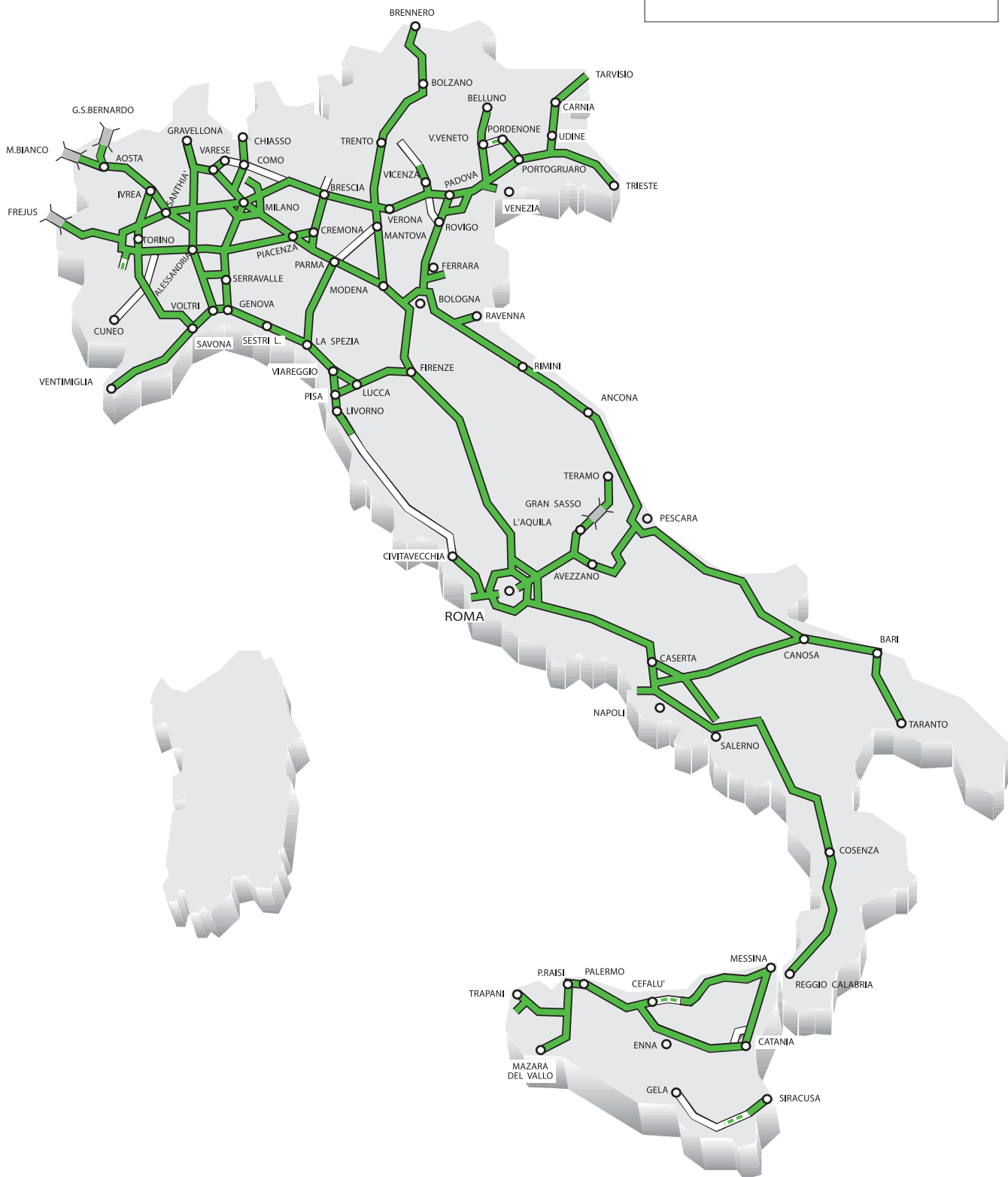


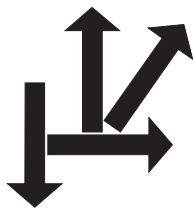
Classificazione degli incidenti.



# Rete Autostradale Italiana al 30-6-2004

	in esercizio	Km	6.490,6
	in costruzione	Km	96,0
	in programma	Km	657,5





## Quadro riassuntivo della rete autostradale in concessione al 30-6-2004<sup>(a)</sup>

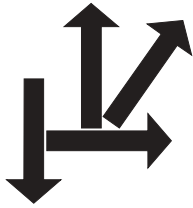
A U T O S T R A D E	in esercizio	in costruzione	in programma	totale	IN GESTIONE A:
	km	km	km	km	
Sarre - Traforo Monte Bianco	27,0	5,3	–	32,3	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.
Quincinetto - Aosta	59,5	–	–	59,5	Società Autostrade Valdostane p.A.
Raccordo A5-S.S.27 del G.S. Bernardo	7,9	–	–	7,9	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	75,7	–	–	75,7	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 - Gravelona 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	Soc. Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza 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 Vedoià)	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	Autostrade Centro Padane S.p.A.
Brennero - Verona - Modena	314,0	–	–	314,0	Autostrada del Brennero S.p.A.
Trento-Valdastico-Vicenza-Riviera Berica-Rovigo	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.
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>5.571,2</b>	<b>96,0</b>	<b>572,1</b>	<b>6.239,3</b>	
<b>VALORI PERCENTUALI</b>	<b>89,3</b>	<b>1,5</b>	<b>9,2</b>	<b>100,0</b>	

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

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

(c) Affidato in gestione con obbligo di adeguamento

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



## Quadro riassuntivo della rete autostradale al 30-6-2004

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. Soc. It.na per il Traforo del G.S. Bernardo p.A. Soc. It.na per il Traforo Aut.le del Fréjus p.A.
Trafo del Gran S. Bernardo	5,8	(2,9)	9,9	15,7	
Trafo del Fréjus	12,8	(6,8)	–	12,8	
<b>Totale</b>	<b>30,2</b>	<b>(15,5)</b>	<b>(9,9)</b>	<b>40,1 (25,4)</b>	

I valori tra parentesi indicano i tratti di competenza italiana.

AUTOSTRADE 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>5.596,6</b>
<b>A.N.A.S.</b>	<b>km</b>	<b>894,0</b>
<b>ESTESA TOTALE</b>	<b>km</b>	<b>6.490,6</b>

### AUTOSTRADE A TRE CORSIE

	IN ESERCIZIO km	IN ESERCIZIO km
<b>Autostrade-Autostrade per l'Italia S.p.A.</b>		
A1 Milano-Napoli	454,1	– Tangenziale ovest di Milano – Tangenziale est di Milano
A4 Milano-Brescia	93,5	31,5
Diramazione A8/A26	11,0	19,5
A8 Milano-Varese	29,0	<b>104,0</b>
A10 Genova-Savona	16,4	<b>S.A.T.A.P. S.p.A.</b>
A14 Bologna-Taranto	104,2	A21 Torino-Piacenza
A23 Udine-Tarvisio	6,0	<b>Brescia-Padova S.p.A.</b>
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	129,0	A4 Brescia-Padova
A27 Mestre-Belluno	41,2	<b>Autovie Venete S.p.A.</b>
A30 Caserta-Salerno	55,3	A4 Mestre-Trieste
	<b>939,7</b>	<b>Venezia-Padova S.p.A.</b>
<b>A.T.I.V.A. S.p.A.</b>		A4 Venezia-Padova
Sistema Tangenziale di Torino	<b>50,4</b>	Tangenziale Ovest di Mestre
<b>Torino Milano S.p.A.</b>		<b>Autostrada dei Fiori S.p.A.</b>
A4 Torino-Milano	<b>123,0</b>	A10 Ventimiglia-Savona
<b>Milano Mare - Milano Tangenziali S.p.A.</b>		<b>Autostrade Meridionali S.p.A.</b>
A7 Milano-Serravalle:		A3 Napoli-Salerno
– Milano ponte fiume Po	44,0	<b>Tangenziale di Napoli S.p.A.</b>
– Tratto Tortona-diramazione Predosa	9,0	Tangenziale Est-Ovest di Napoli
		<b>Strada dei Parchi S.p.A.</b>
		A24 Roma - L'Aquila-Teramo
		<b>ANAS S.p.A.</b>
		Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA)
		<b>50,0</b>
		<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
<b>NUOVI TRONCHI</b>	<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% 60%
	<b>AUTOSTRADA TORINO-IVREA-VALLE D'AOSTA S.p.A.</b> SATT - Sistema Tangenziale di Torino	2° tronco Orbassano-Pinerolo	10,6	57%
	<b>AUTOVIE VENETE S.p.A.</b> A28 Portogruaro-Conegliano	Sacile Ovest - Godega S. Urbano	8,7	46%
	<b>CONSORZIO PER LE AUTOSTRADE 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	98% 93% 90% 43%
	A18 Siracusa-Gela			
<b>TOTALE NUOVI TRONCHI</b>			<b>96,0</b>	
<b>AMPLIAMENTI</b>	<b>AUTOSTRADE-AUTOSTRADE 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	41% 18% 10%
	<b>Potenziamento fuori sede</b>			
	<b>AUTOSTRADE CENTRO PADANE S.p.A.</b> A21 Piacenza-Brescia	Manerbio-Brescia	17,0	90%
	<b>AUTOSTRADE 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	26% 2% 22%
<b>TOTALE AMPLIAMENTI</b>			<b>122,8</b>	

## 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) Per quanto riguarda Autostrade per l'Italia, le percorrenze convenzionali del nodo di Mestre sono conteggiate solo nel totale di rete.
- 6) Date di apertura al traffico:
  - 2.6.1990 tratto di completamento Portonaccio-Tangenziale est di 1 km. della A24 Roma-L'Aquila-Teramo;
  - 2.6.1990 Bruzolo-Borgone di 5,0 km. della A32 Torino-Bardonecchia;
  - 27.11.1990 Drosso-Pinerolo di 3,4 km. del Sistema Tangenziale di Torino;
  - 1.12.1990 Avigliana-Rivoli di 12,0 km. della A32 Torino-Bardonecchia;
  - 11.3.1991 il raccordo autostradale Tangenziale di Mestre-Aeroporto di Venezia di 9,4 km.;
  - 15.4.1992 ultimato il tratto Drosso-Orbassano di km. 2,4 del Sistema Tangenziale di Torino;
  - 24.6.1992 S. Ambrogio-Bussoleno di 12 km. della A32 Torino-Bardonecchia;
  - 1.8.1992 1° tronco di collegamento aut.le della A28 Pordenone-Conegliano di 6,9 km tra Pordenone e Fontanafredda;
  - 9.8.1992 S. Agata-Torrente Furiano di 7,2 km dell'autostrada A20 Messina-Palermo;
  - 16.9.1992 7,6 km. Variante SS20 Carignano-La Loggia del Sistema Tangenziale di Torino;
  - 26.9.1992 1° tronco Orbassano-Pinerolo di km. 7,0 del Sistema Tangenziale di Torino;
  - 1.12.1992 Vimercate-Usmate di 6,8 km. della Tangenziale Est di Milano;
  - 8.12.1992 Susa-Deveys di 18,9 km. della A32 Torino-Bardonecchia;
  - 3.7.1993 Livorno-Rosignano M. di 36,6 km. della A12 Livorno-Civitavecchia;
  - 26.5.1994 Sarre-Morgex di km. 20,0 della A5 Sarre-Trafofo Monte Bianco;
  - 30.9.1994 Cologno-Paderno-Dugnano di km. 12,9 della Tangenziale Est di Milano;
  - 30.11.1994 Vittorio Veneto-Fadalto di km. 7,5 e Cadola-Pian di Vedoia di 5,2 km della A27 (VE) Mestre-Belluno;
  - 15.12.1994 Gravellona Toce-SS33 di km. 3,6 della A26 (GE) Voltri-Gravellona Toce;
  - 17.12.1994 Fontanafredda-Sacile Est di km. 2,8 della A28 Portogruaro-Conegliano;
  - 24.12.1994 Aosta Ovest-Aosta Est di km. 10,9 della A5 Quincinetto-Aosta;
  - 28.6.1995 Fadalto-Lago di S. Croce-Cadola di km. 10,4 della A27 (VE) Mestre-Belluno
  - 14.7.1995 Arona-Gravellona Toce di km. 28,0 della A26 (GE) Voltri-Gravellona Toce;
  - 7.7.1995 Susa-Bussoleno di km. 5,1 della A32 Torino-Bardonecchia;
  - 20.7.1996 Sacile Est-Sacile Ovest di km. 3,9 della A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano;
  - 19.12.1997 Raccordo A5-S.S.27 del G.S. Bernardo di km. 5,6 della A5 Quincinetto-Aosta;
  - 28.7.1998 Cefalù-Castelbuono di km. 9,0 della A20 Messina-Palermo;
  - 1.7.2001 Morgex-Coumayeur di 7,0 km. (solo carreggiata sud) della A5 Sarre-Trafofo Monte Bianco;
  - 5.11.2001 Plan de Signayes - SS 27 di 2,3 km. del Raccordo A5-SS 27 del G.S. Bernardo.

---

# **STATISTICHE AUTOSTRADALI**

---

**gennaio - marzo**

**aprile - giugno 2004**

**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

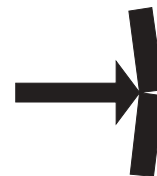
---



---

### B - Incidenti

---







# Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
TRAFORO DEL MONTE BIANCO km. 5,8	Leggeri	2.399	2.321	2.399	2.321	2.399	2.321	2.399	2.321	1,27	1,22	+ 4,1	1,27	1,22	+ 4,1
	Pesanti	1.147	756	1.147	756	1.147	756	1.147	756	0,60	0,39	+ 53,8	0,60	0,39	+ 53,8
	Totale	3.546	3.077	3.546	3.077	3.546	3.077	3.546	3.077	1,87	1,61	+ 16,1	1,87	1,61	+ 16,1
TRAFORO DEL GRAN S. BERNARDO km. 12,8	Leggeri	1.002	1.028	1.002	1.028	1.002	1.028	1.002	1.028	1,17	1,19	- 1,7	1,17	1,19	- 1,7
	Pesanti	227	229	227	229	227	229	227	229	0,26	0,26	-	0,26	0,26	-
	Totale	1.229	1.257	1.229	1.257	1.229	1.257	1.229	1.257	1,43	1,45	- 1,4	1,43	1,45	- 1,4
TRAFORO DEL FREJUS km. 6,8	Leggeri	2.038	2.600	2.038	2.600	2.038	2.600	2.038	2.600	1,26	1,61	- 21,7	1,26	1,61	- 21,7
	Pesanti	3.348	4.531	3.348	4.531	3.348	4.531	3.348	4.531	2,07	2,80	- 26,1	2,07	2,80	- 26,1
	Totale	5.386	7.131	5.386	7.131	5.386	7.131	5.386	7.131	3,33	4,41	- 24,5	3,33	4,41	- 24,5
SARRE-TRAFORO M.TE BIANCO (tratto Sarre-Morgex) km. 27,0	Leggeri	6.094	6.353	6.094	6.353	6.069	6.327	6.069	6.327	14,9	15,4	- 3,2	14,9	15,4	- 3,2
	Pesanti	1.546	1.204	1.546	1.204	1.543	1.201	1.543	1.201	3,8	2,9	+ 31,0	3,8	2,9	+ 31,0
	Totale	7.640	7.557	7.640	7.557	7.612	7.528	7.612	7.528	18,7	18,3	+ 2,2	18,7	18,3	+ 2,2
TORINO-BARDONECCHIA km. 75,7	Leggeri	18.123	18.148	18.123	18.148	18.123	18.148	18.123	18.148	62,2	59,1	+ 5,2	62,2	59,1	+ 5,2
	Pesanti	8.691	9.604	8.691	9.604	8.691	9.604	8.691	9.604	29,9	31,3	- 4,5	29,9	31,3	- 4,5
	Totale	26.814	27.752	26.814	27.752	26.814	27.752	26.814	27.752	92,1	90,4	+ 1,9	92,1	90,4	+ 1,9
QUINCINETTO-AOSTA km. 59,5	Leggeri	24.143	25.460	24.143	25.460	14.351	15.126	14.351	15.126	77,7	81,0	- 4,1	77,7	81,0	- 4,1
	Pesanti	4.197	3.846	4.197	3.846	2.833	2.495	2.833	2.495	15,3	13,4	+ 14,2	15,3	13,4	+ 14,2
	Totale	28.340	29.306	28.340	29.306	17.184	17.621	17.184	17.621	93,0	94,4	- 1,5	93,0	94,4	- 1,5
TORINO-IVREA-QUINCINETTO km. 51,2	Leggeri	34.736	34.379	34.736	34.379	18.358	16.229	18.358	16.229	81,9	80,3	+ 2,0	81,9	80,3	+ 2,0
	Pesanti	7.206	6.325	7.206	6.325	3.089	2.769	3.089	2.769	15,5	13,7	+ 13,1	15,5	13,7	+ 13,1
	Totale	41.942	40.704	41.942	40.704	21.447	18.998	21.447	18.998	97,4	94,0	+ 3,6	97,4	94,0	+ 3,6
IVREA-SANTHIÀ km. 23,6	Leggeri	14.743	15.054	14.743	15.054	13.392	13.875	13.392	13.875	29,2	30,0	- 2,7	29,2	30,0	- 2,7
	Pesanti	3.455	2.776	3.455	2.776	3.129	2.499	3.129	2.499	6,8	5,4	+ 25,9	6,8	5,4	+ 25,9
	Totale	18.198	17.830	18.198	17.830	16.521	16.374	16.521	16.374	36,0	35,4	+ 1,7	36,0	35,4	+ 1,7
TORINO-SAVONA km. 130,9	Leggeri	34.138	33.958	34.138	33.958	12.034	12.227	12.034	12.227	143,3	144,1	- 0,6	143,3	144,1	- 0,6
	Pesanti	9.095	8.358	9.095	8.358	3.254	3.012	3.254	3.012	38,8	35,5	+ 9,3	38,8	35,5	+ 9,3
	Totale	43.233	42.316	43.233	42.316	15.288	15.239	15.288	15.239	182,1	179,6	+ 1,4	182,1	179,6	+ 1,4
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7) km. 83,7	Leggeri	35.963	37.265	35.963	37.265	19.557	20.532	19.557	20.532	149,0	154,7	- 3,7	149,0	154,7	- 3,7
	Pesanti	12.675	12.093	12.675	12.093	7.511	7.146	7.511	7.146	57,2	53,8	+ 6,3	57,2	53,8	+ 6,3
	Totale	48.637	49.358	48.637	49.358	27.068	27.678	27.068	27.678	206,2	208,5	- 1,1	206,2	208,5	- 1,1
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona e coll. con Santhià) km. 161,2	Leggeri	48.046	48.541	48.046	48.541	11.112	11.317	11.112	11.317	163,0	164,2	- 0,7	163,0	164,2	- 0,7
	Pesanti	13.881	13.361	13.881	13.361	3.389	3.218	3.389	3.218	49,7	46,7	+ 6,5	49,7	46,7	+ 6,5
	Totale	61.926	61.902	61.926	61.902	14.501	14.535	14.501	14.535	212,7	210,9	+ 0,9	212,7	210,9	+ 0,9



## Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO km. 77,7	Leggeri	217.528	215.877	217.528	215.877	60.383	59.957	60.383	59.957	427,0	419,3	+ 1,8	427,0	419,3	+ 1,8
	Pesanti	44.163	42.527	44.163	42.527	12.321	11.878	12.321	11.878	87,1	83,1	+ 4,9	87,1	83,1	+ 4,9
	Totale	261.692	258.403	261.692	258.403	72.704	71.836	72.704	71.836	514,1	502,4	+ 2,3	514,1	502,4	+ 2,3
DIRAMAZIONE A8/A26 km. 24,0	Leggeri	39.927	39.950	39.927	39.950	41.372	41.601	41.372	41.601	90,4	89,9	+ 0,6	90,4	89,9	+ 0,6
	Pesanti	8.715	8.467	8.715	8.467	9.041	8.778	9.041	8.778	19,7	19,0	+ 4,1	19,7	19,0	+ 4,1
	Totale	48.642	48.417	48.642	48.417	50.413	50.379	50.413	50.379	110,1	108,9	+ 1,2	110,1	108,9	+ 1,2
MILANO-SERRAVALLE km. 86,3	Leggeri	65.660	64.350	65.660	64.350	30.078	30.365	30.078	30.365	240,5	240,1	+ 0,2	240,5	240,1	+ 0,2
	Pesanti	19.596	18.893	19.596	18.893	8.264	7.987	8.264	7.987	66,1	63,2	+ 4,6	66,1	63,2	+ 4,6
	Totale	85.256	83.243	85.256	83.243	38.342	38.352	38.342	38.352	306,6	303,3	+ 1,1	306,6	303,3	+ 1,1
GENOVA-SERRAVALLE km. 50,0	Leggeri	104.172	106.209	104.172	106.209	22.554	23.151	22.554	23.151	102,6	104,2	- 1,5	102,6	104,2	- 1,5
	Pesanti	21.939	21.382	21.939	21.382	6.458	6.271	6.458	6.271	29,4	28,2	+ 4,3	29,4	28,2	+ 4,3
	Totale	126.111	127.591	126.111	127.591	29.012	29.422	29.012	29.422	132,0	132,4	- 0,3	132,0	132,4	- 0,3
MILANO-BOLOGNA km. 192,1	Leggeri	149.610	146.995	149.610	146.995	44.749	45.746	44.749	45.746	782,3	790,9	- 1,1	782,3	790,9	- 1,1
	Pesanti	63.644	60.450	63.644	60.450	21.142	20.884	21.142	20.884	369,6	361,1	+ 2,4	369,6	361,1	+ 2,4
	Totale	213.254	207.445	213.254	207.445	65.891	66.630	65.891	66.630	1.151,9	1.152,0	-	1.151,9	1.152,0	-
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona) km. 224,0	Leggeri	88.755	85.002	88.755	85.002	22.795	22.091	22.795	22.091	459,6	445,4	+ 3,2	459,6	445,4	+ 3,2
	Pesanti	28.664	27.220	28.664	27.220	9.917	9.280	9.917	9.280	199,9	187,1	+ 6,8	199,9	187,1	+ 6,8
	Totale	117.419	112.222	117.419	112.222	32.712	31.371	32.712	31.371	659,5	632,5	+ 4,3	659,5	632,5	+ 4,3
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena) km. 90,0	Leggeri	46.976	44.198	46.976	44.198	24.940	23.760	24.940	23.760	202,0	192,5	+ 4,9	202,0	192,5	+ 4,9
	Pesanti	22.017	20.830	22.017	20.830	12.529	11.665	12.529	11.665	101,5	94,5	+ 7,4	101,5	94,5	+ 7,4
	Totale	68.993	65.028	68.993	65.028	37.469	35.425	37.469	35.425	303,5	287,0	+ 5,7	303,5	287,0	+ 5,7
TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene- Rocchette) km. 36,4	Leggeri	26.684	26.708	26.684	26.708	15.552	15.573	15.552	15.573	51,5	51,0	+ 1,0	51,5	51,0	+ 1,0
	Pesanti	10.369	10.497	10.369	10.497	5.037	5.039	5.037	5.039	16,7	16,5	+ 1,2	16,7	16,5	+ 1,2
	Totale	37.053	37.205	37.053	37.205	20.589	20.612	20.589	20.612	68,2	67,5	+ 1,0	68,2	67,5	+ 1,0
PARMA-LA SPEZIA km. 101,0	Leggeri	23.156	24.600	23.156	24.600	10.585	11.639	10.585	11.639	97,3	105,8	- 8,0	97,3	105,8	- 8,0
	Pesanti	9.074	9.091	9.074	9.091	5.143	5.214	5.143	5.214	47,3	47,4	- 0,2	47,3	47,4	- 0,2
	Totale	32.230	33.691	32.230	33.691	15.728	16.853	15.728	16.853	144,6	153,2	- 5,6	144,6	153,2	- 5,6
BOLOGNA-PADOVA km. 127,3	Leggeri	78.893	78.697	78.893	78.697	25.559	25.656	25.559	25.656	296,1	293,9	+ 0,7	296,1	293,9	+ 0,7
	Pesanti	29.425	28.692	29.425	28.692	10.432	10.245	10.432	10.245	120,8	117,4	+ 3,0	120,8	117,4	+ 3,0
	Totale	108.318	107.389	108.318	107.389	35.991	35.901	35.991	35.901	416,9	411,3	+ 1,4	416,9	411,3	+ 1,4
BOLOGNA-ANCONA km. 236,0	Leggeri	173.211	170.065	173.211	170.065	35.040	34.752	35.040	34.752	752,5	738,1	+ 2,0	752,5	738,1	+ 2,0
	Pesanti	59.337	57.651	59.337	57.651	15.672	15.340	15.672	15.340	336,6	325,8	+ 3,3	336,6	325,8	+ 3,3
	Totale	232.548	227.716	232.548	227.716	50.712	50.092	50.712	50.092	1.089,1	1.063,9	+ 2,4	1.089,1	1.063,9	+ 2,4
RACCORDO DI RAVENNA km. 29,3	Leggeri	11.723	11.949	11.723	11.949	9.595	9.800	9.595	9.800	25,6	25,8	- 1,0	25,6	25,8	- 1,0
	Pesanti	4.065	4.101	4.065	4.101	3.560	3.550	3.560	3.550	9,5	9,4	+ 1,4	9,5	9,4	+ 1,4
	Totale	15.789	16.051	15.789	16.051	13.155	13.350	13.155	13.350	35,1	35,2	- 0,4	35,1	35,2	- 0,4



## Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
TORINO-MILANO km. 127,0	Leggeri	77.631	79.951	77.631	79.951	32.458	33.914	32.458	33.914	375,1	387,6	- 3,2	375,1	387,6	- 3,2
	Pesanti	28.791	28.270	28.791	28.270	12.025	12.239	12.025	12.239	139,0	139,9	- 0,6	139,0	139,9	- 0,6
	Totale	106.422	108.221	106.422	108.221	44.483	46.153	44.483	46.153	514,1	527,5	- 2,5	514,1	527,5	- 2,5
MILANO-BRESCIA km. 93,5	Leggeri	193.316	188.936	193.316	188.936	70.223	69.522	70.223	69.522	597,5	585,0	+ 2,1	597,5	585,0	+ 2,1
	Pesanti	63.287	62.448	63.287	62.448	25.834	25.645	25.834	25.645	219,8	215,8	+ 1,9	219,8	215,8	+ 1,9
	Totale	256.602	251.384	256.602	251.384	96.057	95.168	96.057	95.168	817,3	800,8	+ 2,1	817,3	800,8	+ 2,1
BRESCIA-PADOVA km. 146,1	Leggeri	187.215	184.254	187.215	184.254	53.960	53.533	53.960	53.533	717,4	703,9	+ 1,9	717,4	703,9	+ 1,9
	Pesanti	69.144	67.781	69.144	67.781	24.403	23.942	24.403	23.942	324,4	314,8	+ 3,0	324,4	314,8	+ 3,0
	Totale	256.359	252.035	256.359	252.035	78.363	77.475	78.363	77.475	1.041,8	1.018,7	+ 2,3	1.041,8	1.018,7	+ 2,3
PADOVA-(VE) MESTRE km. 23,3	Leggeri	65.450	63.434	65.450	63.434	55.587	53.942	55.587	53.942	115,3	110,7	+ 4,2	115,3	110,7	+ 4,2
	Pesanti	23.091	22.520	23.091	22.520	19.612	19.150	19.612	19.150	42,1	40,6	+ 3,7	42,1	40,6	+ 3,7
	Totale	88.541	85.954	88.541	85.954	75.199	73.092	75.199	73.092	157,4	151,3	+ 4,0	157,4	151,3	+ 4,0
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano) km. 180,3	Leggeri	144.058	140.034	144.058	140.034	21.696	21.139	21.696	21.139	354,2	341,4	+ 3,7	354,2	341,4	+ 3,7
	Pesanti	50.970	49.632	50.970	49.632	9.470	9.270	9.470	9.270	154,6	149,6	+ 3,3	154,6	149,6	+ 3,3
	Totale	195.028	189.666	195.028	189.666	31.166	30.409	31.166	30.409	508,8	491,0	+ 3,6	508,8	491,0	+ 3,6
(VE) MESTRE-BELLUNO (Pian di Vedoià) km. 82,2	Leggeri	43.321	42.223	43.321	42.223	17.197	16.949	17.197	16.949	128,6	125,4	+ 2,6	128,6	125,4	+ 2,6
	Pesanti	10.265	10.084	10.265	10.084	3.508	3.449	3.508	3.449	26,2	25,5	+ 2,8	26,2	25,5	+ 2,8
	Totale	53.586	52.308	53.586	52.308	20.705	20.399	20.705	20.399	154,8	150,9	+ 2,6	154,8	150,9	+ 2,6
UDINE-TARVISIO km. 101,2	Leggeri	18.548	18.040	18.548	18.040	8.197	7.919	8.197	7.919	75,5	72,1	+ 4,7	75,5	72,1	+ 4,7
	Pesanti	8.040	7.899	8.040	7.899	5.267	5.158	5.267	5.158	48,5	47,0	+ 3,3	48,5	47,0	+ 3,3
	Totale	26.588	25.939	26.588	25.939	13.465	13.077	13.465	13.077	124,0	119,1	+ 4,1	124,0	119,1	+ 4,1
TORINO-PIACENZA km. 164,9	Leggeri	61.808	60.632	61.808	60.632	19.259	19.071	19.259	19.071	288,5	282,6	+ 2,1	288,5	282,6	+ 2,1
	Pesanti	26.922	26.067	26.922	26.067	11.151	10.831	11.151	10.831	167,1	160,5	+ 4,1	167,1	160,5	+ 4,1
	Totale	88.730	86.699	88.730	86.699	30.410	29.902	30.410	29.902	455,6	443,1	+ 2,8	455,6	443,1	+ 2,8
PIACENZA-BRESCIA (*) (e dir. per Fiorenzuola) km. 88,6	Leggeri	40.139	39.549	40.139	39.549	17.886	18.235	17.886	18.235	122,1	123,1	- 0,8	122,1	123,1	- 0,8
	Pesanti	17.525	17.109	17.525	17.109	10.730	10.619	10.730	10.619	73,2	71,7	+ 2,1	73,2	71,7	+ 2,1
	Totale	57.664	56.658	57.664	56.658	28.616	28.854	28.616	28.854	195,3	194,8	+ 0,3	195,3	194,8	+ 0,3
VENTIMIGLIA-SAVONA km. 113,3	Leggeri	51.882	50.981	51.882	50.981	19.252	19.445	19.252	19.445	196,3	198,3	- 1,0	196,3	198,3	- 1,0
	Pesanti	12.191	11.601	12.191	11.601	6.758	6.383	6.758	6.383	68,9	65,1	+ 5,8	68,9	65,1	+ 5,8
	Totale	64.073	62.582	64.073	62.582	26.010	25.828	26.010	25.828	265,2	263,4	+ 0,7	265,2	263,4	+ 0,7
SAVONA-GENOVA km. 45,5	Leggeri	105.365	107.548	105.365	107.548	37.203	38.132	37.203	38.132	154,0	156,2	- 1,4	154,0	156,2	- 1,4
	Pesanti	24.054	22.945	24.054	22.945	9.455	9.062	9.455	9.062	39,1	37,1	+ 5,5	39,1	37,1	+ 5,5
	Totale	129.420	130.493	129.420	130.493	46.658	47.194	46.658	47.194	193,1	193,3	-	193,1	193,3	-
GENOVA-SESTRI L. km. 48,7	Leggeri	78.690	79.524	78.690	79.524	36.909	37.464	36.909	37.464	163,6	164,2	- 0,4	163,6	164,2	- 0,4
	Pesanti	14.319	13.890	14.319	13.890	8.137	7.940	8.137	7.940	36,1	34,8	+ 3,6	36,1	34,8	+ 3,6
	Totale	93.008	93.414	93.008	93.414	45.047	45.404	45.047	45.404	199,7	199,0	+ 0,3	199,7	199,0	+ 0,3

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



## Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
<b>SESTRI L.-LIVORNO</b> (con dir. per la Spezia) <b>km. 133,4</b>	Leggeri	72.477	73.417	72.477	73.417	21.580	21.746	21.580	21.746	262,0	261,1	+ 0,3	262,0	261,1	+ 0,3
	Pesanti	20.274	20.115	20.274	20.115	7.439	7.419	7.439	7.419	90,3	89,1	+ 1,3	90,3	89,1	+ 1,3
	<b>Totale</b>	<b>92.751</b>	<b>93.532</b>	<b>92.751</b>	<b>93.532</b>	<b>29.019</b>	<b>29.165</b>	<b>29.019</b>	<b>29.165</b>	<b>352,3</b>	<b>350,2</b>	<b>+ 0,6</b>	<b>352,3</b>	<b>350,2</b>	<b>+ 0,6</b>
<b>LIVORNO-CIVITAVECCHIA</b> (tratto Livorno-Rosignano M.) <b>km 36,6</b>	Leggeri	9.099	9.114	9.099	9.114	8.436	8.453	8.436	8.453	28,1	27,8	+ 1,1	28,1	27,8	+ 1,1
	Pesanti	3.258	3.301	3.258	3.301	3.008	3.059	3.008	3.059	10,0	10,1	- 1,0	10,0	10,1	- 1,0
	<b>Totale</b>	<b>12.357</b>	<b>12.415</b>	<b>12.357</b>	<b>12.415</b>	<b>11.444</b>	<b>11.512</b>	<b>11.444</b>	<b>11.512</b>	<b>38,1</b>	<b>37,9</b>	<b>+ 0,5</b>	<b>38,1</b>	<b>37,9</b>	<b>+ 0,5</b>
<b>VIAREGGIO-LUCCA</b> <b>km. 21,5</b>	Leggeri	20.551	21.420	20.551	21.420	20.551	21.420	20.551	21.420	39,6	40,8	- 2,9	39,6	40,8	- 2,9
	Pesanti	4.872	4.794	4.872	4.794	4.872	4.794	4.872	4.794	9,4	9,1	+ 3,3	9,4	9,1	+ 3,3
	<b>Totale</b>	<b>25.423</b>	<b>26.214</b>	<b>25.423</b>	<b>26.214</b>	<b>25.423</b>	<b>26.214</b>	<b>25.423</b>	<b>26.214</b>	<b>49,0</b>	<b>49,9</b>	<b>- 1,8</b>	<b>49,0</b>	<b>49,9</b>	<b>- 1,8</b>
<b>BOLOGNA-FIRENZE</b> <b>km. 91,1</b>	Leggeri	59.777	60.144	59.777	60.144	27.802	28.743	27.802	28.743	230,5	235,7	- 2,2	230,5	235,7	- 2,2
	Pesanti	23.859	23.520	23.859	23.520	15.405	15.303	15.405	15.303	127,7	125,5	+ 1,8	127,7	125,5	+ 1,8
	<b>Totale</b>	<b>83.636</b>	<b>83.665</b>	<b>83.636</b>	<b>83.665</b>	<b>43.206</b>	<b>44.046</b>	<b>43.206</b>	<b>44.046</b>	<b>358,2</b>	<b>361,2</b>	<b>+ 0,8</b>	<b>358,2</b>	<b>361,2</b>	<b>- 0,8</b>
<b>FIRENZE-PISA N.</b> <b>km. 81,7</b>	Leggeri	127.179	127.703	127.179	127.703	36.575	36.938	36.575	36.938	271,9	271,6	+ 0,1	271,9	271,6	+ 0,1
	Pesanti	25.499	25.310	25.499	25.310	8.757	8.653	8.757	8.653	65,1	63,6	+ 2,3	65,1	63,6	+ 2,3
	<b>Totale</b>	<b>152.678</b>	<b>153.012</b>	<b>152.678</b>	<b>153.012</b>	<b>45.332</b>	<b>45.591</b>	<b>45.332</b>	<b>45.591</b>	<b>337,0</b>	<b>335,2</b>	<b>+ 0,5</b>	<b>337,0</b>	<b>335,2</b>	<b>+ 0,5</b>
<b>FIRENZE-ROMA</b> <b>km. 273,0</b>	Leggeri	153.244	153.593	153.244	153.593	30.313	30.111	30.313	30.111	753,1	739,8	+ 1,8	753,1	739,8	+ 1,8
	Pesanti	45.216	44.386	45.216	44.386	13.009	12.596	13.009	12.596	323,2	309,5	+ 4,4	323,2	309,5	+ 4,4
	<b>Totale</b>	<b>198.460</b>	<b>197.979</b>	<b>198.460</b>	<b>197.979</b>	<b>43.322</b>	<b>42.706</b>	<b>43.322</b>	<b>42.706</b>	<b>1.076,3</b>	<b>1.049,3</b>	<b>+ 2,6</b>	<b>1.076,3</b>	<b>1.049,3</b>	<b>+ 2,6</b>
<b>COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI</b> <b>km. 45,3</b>	Leggeri	29.391	27.952	29.391	27.952	19.855	19.000	19.855	19.000	81,8	77,5	+ 5,7	81,8	77,5	+ 5,7
	Pesanti	12.533	11.736	12.533	11.736	10.289	9.648	10.289	9.648	42,4	39,3	+ 7,8	42,4	39,3	+ 7,8
	<b>Totale</b>	<b>41.924</b>	<b>39.688</b>	<b>41.924</b>	<b>39.688</b>	<b>30.144</b>	<b>28.647</b>	<b>30.144</b>	<b>28.647</b>	<b>124,2</b>	<b>116,8</b>	<b>+ 6,4</b>	<b>124,2</b>	<b>116,8</b>	<b>+ 6,4</b>
<b>ROMA-CIVITAVECCHIA</b> <b>km. 65,4</b>	Leggeri	45.148	43.246	45.148	43.246	18.058	17.201	18.058	17.201	107,5	101,2	+ 6,1	107,5	101,2	+ 6,1
	Pesanti	8.257	8.290	8.257	8.290	3.634	3.637	3.634	3.637	21,6	21,4	+ 1,0	21,6	21,4	+ 1,0
	<b>Totale</b>	<b>53.405</b>	<b>51.535</b>	<b>53.405</b>	<b>51.535</b>	<b>21.692</b>	<b>20.838</b>	<b>21.692</b>	<b>20.838</b>	<b>129,1</b>	<b>122,6</b>	<b>+ 5,3</b>	<b>129,1</b>	<b>122,6</b>	<b>+ 5,3</b>
<b>ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA</b> (tratto Roma-Torano) (*) <b>km. 79,5</b>	Leggeri	121.373	118.527	121.373	118.527	32.809	32.803	32.809	32.803	237,4	234,7	+ 1,2	237,4	234,7	+ 1,2
	Pesanti	14.350	11.533	14.350	11.533	4.159	3.826	4.159	3.826	30,1	27,4	+ 9,9	30,1	27,4	+ 9,9
	<b>Totale</b>	<b>135.723</b>	<b>130.060</b>	<b>135.723</b>	<b>130.060</b>	<b>36.968</b>	<b>36.629</b>	<b>36.968</b>	<b>36.629</b>	<b>267,5</b>	<b>262,1</b>	<b>+ 2,1</b>	<b>267,5</b>	<b>262,1</b>	<b>+ 2,1</b>
<b>ROMA-PESCARA</b> (tratto Torano-Pescara) <b>km. 114,9</b>	Leggeri	30.660	29.799	30.660	29.799	10.261	10.123	10.261	10.123	107,3	104,7	+ 2,5	107,3	104,7	+ 2,5
	Pesanti	6.725	6.434	6.725	6.434	2.489	2.424	2.489	2.424	26,0	25,1	+ 3,6	26,0	25,1	+ 3,6
	<b>Totale</b>	<b>37.385</b>	<b>36.233</b>	<b>37.385</b>	<b>36.233</b>	<b>12.750</b>	<b>12.547</b>	<b>12.750</b>	<b>12.547</b>	<b>133,3</b>	<b>129,8</b>	<b>+ 2,7</b>	<b>133,3</b>	<b>129,8</b>	<b>+ 2,7</b>
<b>ROMA-L'AQUILA-TERAMO</b> (tratto Torano-Teramo) <b>km. 87,0</b>	Leggeri	26.622	25.284	26.622	25.284	9.306	8.707	9.306	8.707	73,7	68,2	+ 8,1	73,7	68,2	+ 8,1
	Pesanti	3.691	3.491	3.691	3.491	1.570	1.443	1.570	1.443	12,4	11,3	+ 9,7	12,4	11,3	+ 9,7
	<b>Totale</b>	<b>30.313</b>	<b>28.775</b>	<b>30.313</b>	<b>28.775</b>	<b>10.876</b>	<b>10.150</b>	<b>10.876</b>	<b>10.150</b>	<b>86,1</b>	<b>79,5</b>	<b>+ 8,3</b>	<b>86,1</b>	<b>79,5</b>	<b>+ 8,3</b>
<b>ANCONA-PESCARA</b> <b>km. 133,8</b>	Leggeri	66.059	63.299	66.059	63.299	23.904	23.138	23.904	23.138	291,1	278,6	+ 4,5	291,1	278,6	+ 4,5
	Pesanti	21.896	21.157	21.896	21.157	10.702	10.475	10.702	10.475	130,3	126,1	+ 3,3	130,3	126,1	+ 3,3
	<b>Totale</b>	<b>87.954</b>	<b>84.456</b>	<b>87.954</b>	<b>84.456</b>	<b>34.607</b>	<b>33.613</b>	<b>34.607</b>	<b>33.613</b>	<b>421,4</b>	<b>404,7</b>	<b>+ 4,1</b>	<b>421,4</b>	<b>404,7</b>	<b>+ 4,1</b>

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



## Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
ROMA-NAPOLI km. 202,0	Leggeri	156.699	146.671	156.699	146.671	43.852	41.620	43.852	41.620	806,1	756,7	+ 6,5	806,1	756,7	+ 6,5
	Pesanti	36.242	34.066	36.242	34.066	13.497	12.931	13.497	12.931	248,1	235,1	+ 5,5	248,1	235,1	+ 5,5
	Totale	192.941	180.737	192.941	180.737	57.349	54.551	57.349	54.551	1.054,2	991,8	+ 6,3	1.054,2	991,8	+ 6,3
CASERTA-NOLA-SALERNO km. 55,3	Leggeri	50.725	47.329	50.725	47.329	21.746	20.385	21.746	20.385	109,4	101,5	+ 7,9	109,4	101,5	+ 7,9
	Pesanti	15.449	14.751	15.449	14.751	8.229	7.833	8.229	7.833	41,4	39,0	+ 6,2	41,4	39,0	+ 6,2
	Totale	66.173	62.080	66.173	62.080	29.975	28.217	29.975	28.217	150,8	140,5	+ 7,4	150,8	140,5	+ 7,4
NAPOLI-CANOSA km. 172,3	Leggeri	53.197	50.757	53.197	50.757	15.425	14.619	15.425	14.619	241,8	226,7	+ 6,7	241,8	226,7	+ 6,7
	Pesanti	11.304	10.887	11.304	10.887	4.021	3.912	4.021	3.912	63,0	60,7	+ 3,9	63,0	60,7	+ 3,9
	Totale	64.501	61.643	64.501	61.643	19.446	18.531	19.446	18.531	304,8	287,4	+ 6,1	304,8	287,4	+ 6,1
PESCARA-LANCIANO km. 49,7	Leggeri	35.777	33.732	35.777	33.732	20.644	19.625	20.644	19.625	93,4	87,8	+ 6,4	93,4	87,8	+ 6,4
	Pesanti	12.670	12.295	12.670	12.295	8.502	8.291	8.502	8.291	38,5	37,1	+ 3,7	38,5	37,1	+ 3,7
	Totale	48.447	46.027	48.447	46.027	29.147	27.916	29.147	27.916	131,9	124,9	+ 5,6	131,9	124,9	+ 5,6
LANCIANO-CANOSA km. 189,6	Leggeri	25.331	23.968	25.331	23.968	10.035	9.619	10.035	9.619	173,1	164,1	+ 5,5	173,1	164,1	+ 5,5
	Pesanti	9.813	9.483	9.813	9.483	4.651	4.450	4.651	4.450	80,3	75,9	+ 5,7	80,3	75,9	+ 5,7
	Totale	35.144	33.450	35.144	33.450	14.687	14.069	14.687	14.069	253,4	240,0	+ 5,6	253,4	240,0	+ 5,6
CANOSA-BARI-TARANTO km. 143,0	Leggeri	21.191	20.105	21.191	20.105	9.721	9.262	9.721	9.262	126,5	119,2	+ 6,1	126,5	119,2	+ 6,1
	Pesanti	6.358	6.073	6.358	6.073	3.074	2.983	3.074	2.983	40,0	38,4	+ 4,2	40,0	38,4	+ 4,2
	Totale	27.549	26.178	27.549	26.178	12.795	12.246	12.795	12.246	166,5	157,6	+ 5,6	166,5	157,6	+ 5,6
TANG.LE DI NAPOLI km. 20,2	Leggeri	237.052	235.818	237.052	235.818	127.658	127.008	127.658	127.008	234,4	230,9	+ 1,5	234,4	230,9	+ 1,5
	Pesanti	21.456	21.344	21.456	21.344	11.555	11.496	11.555	11.496	21,5	20,9	+ 2,9	21,5	20,9	+ 2,9
	Totale	258.508	257.162	258.508	257.162	139.213	138.504	139.213	138.504	255,9	251,8	+ 1,6	255,9	251,8	+ 1,6
NAPOLI-SALERNO km. 51,6	Leggeri	132.660	130.280	132.660	130.280	69.415	68.170	69.415	68.170	322,4	316,6	+ 1,8	322,4	316,6	+ 1,8
	Pesanti	14.343	13.507	14.343	13.507	8.406	7.918	8.406	7.918	39,0	36,8	+ 6,0	39,0	36,8	+ 6,0
	Totale	147.003	143.787	147.003	143.787	77.821	76.088	77.821	76.088	361,4	353,4	+ 2,3	361,4	353,4	+ 2,3
MESSINA-CATANIA km. 76,8	Leggeri	60.638	57.248	60.638	57.248	21.212	20.125	21.212	20.125	151,1	141,8	+ 6,6	151,1	141,8	+ 6,6
	Pesanti	8.563	8.057	8.563	8.057	4.582	4.415	4.582	4.415	32,6	31,1	+ 4,8	32,6	31,1	+ 4,8
	Totale	69.201	65.305	69.201	65.305	25.794	24.540	25.794	24.540	183,7	172,9	+ 6,2	183,7	172,9	+ 6,2
MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano) km. 114,8	Leggeri	40.546	38.664	40.546	38.664	10.222	9.874	10.222	9.874	117,5	113,5	+ 3,5	117,5	113,5	+ 3,5
	Pesanti	5.906	5.651	5.906	5.651	1.843	1.777	1.843	1.777	21,2	20,4	+ 3,9	21,2	20,4	+ 3,9
	Totale	46.452	44.315	46.452	44.315	12.065	11.651	12.065	11.651	138,7	133,9	+ 3,6	138,7	133,9	+ 3,6
MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono) km. 25,8	Leggeri	4.072	3.893	4.072	3.893	4.072	3.893	4.072	3.893	10,1	8,6	+ 17,4	10,1	8,6	+ 17,4
	Pesanti	932	863	932	863	932	863	932	863	2,3	1,9	+ 21,1	2,3	1,9	+ 21,1
	Totale	5.004	4.756	5.004	4.756	5.004	4.756	5.004	4.756	12,4	10,5	+ 18,1	12,4	10,5	+ 18,1
TOTALE GENERALE (*) km. 5.391,2						25.325	25.165	25.325	25.165	12.424,6	12.202,9	+ 1,8	12.424,6	12.202,9	+ 1,8
						9.143	8.913	9.143	8.913	4.485,6	4.321,9	+ 3,8	4.485,6	4.321,9	+ 3,8
						34.468	34.078	34.468	34.078	16.910,2	16.524,8	+ 2,3	16.910,2	16.524,8	+ 2,3

(\*) Vedi nota n. 5 pag. 6.



# Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
TRAFORO DEL MONTE BIANCO km. 5,8	Leggeri	2.696	2.731	2.548	2.527	2.696	2.731	2.548	2.527	1,42	1,44	- 1,4	2,69	2,65	+ 1,5
	Pesanti	1.263	995	1.205	876	1.263	995	1.205	876	0,67	0,53	+ 26,4	1,27	0,92	+ 38,0
	Totale	3.959	3.726	3.753	3.403	3.959	3.726	3.753	3.403	2,09	1,97	+ 6,1	3,96	3,57	+ 10,9
TRAFORO DEL GRAN S. BERNARDO km. 12,8	Leggeri	1.580	1.721	1.291	1.375	1.580	1.721	1.291	1.375	1,84	2,00	- 8,0	3,01	3,19	- 5,6
	Pesanti	256	259	242	244	256	259	242	244	0,30	0,30	-	0,56	0,57	- 1,8
	Totale	1.836	1.980	1.533	1.619	1.836	1.980	1.533	1.619	2,14	2,30	- 7,0	3,57	3,76	- 5,1
TRAFORO DEL FREJUS km. 6,8	Leggeri	2.197	2.342	2.117	2.470	2.197	2.342	2.117	2.470	1,36	1,43	- 4,9	2,62	3,04	- 13,8
	Pesanti	3.298	4.356	3.376	4.443	3.298	4.356	3.376	4.443	2,04	2,67	- 23,6	4,18	5,47	- 23,6
	Totale	5.495	6.698	5.493	6.913	5.495	6.698	5.493	6.913	3,40	4,10	- 17,1	6,80	8,51	- 20,1
SARRE-TRAFORO M.TE BIANCO (tratto Sarre-Morgex) km. 27,0	Leggeri	5.578	5.942	5.836	6.146	5.557	5.920	5.813	6.122	13,7	14,5	- 5,5	28,6	29,9	- 4,3
	Pesanti	1.743	1.535	1.644	1.371	1.740	1.532	1.641	1.367	4,3	3,8	+ 13,2	8,1	6,7	+ 20,9
	Totale	7.321	7.477	7.480	7.517	7.297	7.452	7.454	7.489	18,0	18,3	- 1,6	36,7	36,6	+ 0,3
TORINO-BARDONECCHIA km. 75,7	Leggeri	13.965	14.530	16.044	16.329	13.965	14.530	16.044	16.329	47,7	47,9	- 0,4	109,9	107,0	+ 2,7
	Pesanti	8.527	8.912	8.609	9.256	8.526	8.912	8.609	9.256	29,3	29,3	-	59,2	60,6	- 2,3
	Totale	22.492	23.442	24.653	25.585	22.491	23.442	24.653	25.585	77,0	77,2	- 0,3	169,1	167,6	+ 0,9
QUINCINETTO-AOSTA km. 59,5	Leggeri	22.808	24.570	23.475	25.013	13.821	14.866	14.085	14.996	74,8	80,5	- 7,1	152,5	161,5	- 5,6
	Pesanti	4.697	4.635	4.447	4.243	3.202	2.804	3.018	2.804	17,3	16,8	+ 3,0	32,7	30,2	+ 8,3
	Totale	27.505	29.205	27.922	29.256	17.023	17.670	17.103	17.800	92,1	97,3	- 5,3	185,2	191,7	- 3,4
TORINO-IVREA-QUINCINETTO km. 51,2	Leggeri	35.597	34.957	35.166	34.670	16.963	16.798	16.661	16.515	84,9	84,1	+ 1,0	166,8	164,4	+ 1,5
	Pesanti	7.917	7.158	7.562	6.744	3.422	3.128	3.256	2.949	17,1	15,7	+ 8,9	32,6	29,4	+ 10,9
	Totale	43.514	42.115	42.728	41.414	20.385	19.926	19.917	19.464	102,0	99,8	+ 2,2	199,4	193,8	+ 2,9
IVREA-SANTHÌÀ km. 23,6	Leggeri	14.572	14.519	14.658	14.785	12.732	13.097	13.062	13.484	27,8	28,6	- 2,8	57,1	58,6	- 2,6
	Pesanti	4.003	3.318	3.729	3.048	3.601	3.005	3.365	2.753	7,9	6,6	+ 19,7	14,7	12,0	+ 22,5
	Totale	18.575	17.837	18.387	17.833	16.333	16.102	16.427	16.237	35,7	35,2	+ 1,4	71,8	70,6	+ 1,7
TORINO-SAVONA km. 130,9	Leggeri	42.869	43.052	38.503	38.530	17.216	17.765	14.625	15.011	205,1	211,7	- 3,1	348,4	355,8	- 2,1
	Pesanti	9.942	9.136	9.519	8.749	3.672	3.353	3.463	3.183	43,7	40,0	+ 9,3	82,5	75,5	+ 9,3
	Totale	52.811	52.188	48.022	47.279	20.888	21.118	18.088	18.194	248,8	251,7	- 1,2	430,9	431,3	- 0,1
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7) km. 83,7	Leggeri	51.904	53.804	43.933	45.580	29.924	31.553	24.741	26.073	227,9	240,3	- 5,2	376,9	395,0	- 4,6
	Pesanti	14.362	13.430	13.518	12.765	8.542	8.045	8.026	7.598	65,1	61,3	+ 6,2	122,3	115,1	+ 6,2
	Totale	66.266	67.234	57.451	58.345	38.466	39.598	32.767	33.671	293,0	301,6	- 2,9	499,2	510,1	- 2,1
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona e coll. con Santhià) km. 161,2	Leggeri	59.076	60.202	53.561	54.404	14.518	14.890	12.815	13.113	213,0	218,4	- 2,5	376,0	382,6	- 1,7
	Pesanti	15.793	14.808	14.837	14.088	3.933	3.674	3.661	3.447	57,7	53,9	+ 7,1	107,4	100,6	+ 6,8
	Totale	74.869	75.010	68.398	68.492	18.451	18.564	16.476	16.560	270,7	272,3	- 0,6	483,4	483,2	-



## Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO km. 77,7	Leggeri	253.486	246.915	235.507	231.482	71.098	69.391	65.741	64.700	502,7	490,6	+ 2,5	929,7	909,9	+ 2,2
	Pesanti	48.594	45.883	46.378	44.214	13.639	12.914	12.980	12.399	96,4	91,3	+ 5,6	183,6	174,4	+ 5,3
	Totale	302.080	292.798	281.885	275.696	84.737	82.305	78.721	77.099	599,1	581,9	+ 3,0	1.113,3	1.084,3	+ 2,7
DIRAMAZIONE A8/A26 km. 24,0	Leggeri	49.607	49.315	44.767	44.659	52.128	52.105	46.750	46.882	113,8	113,8	-	204,2	203,7	+ 0,2
	Pesanti	10.001	9.248	9.358	8.860	10.411	9.629	9.726	9.206	22,7	21,0	+ 8,1	42,5	40,0	+ 6,3
	Totale	59.608	58.563	54.125	53.519	62.539	61.734	56.476	56.088	136,5	134,8	+ 1,3	246,7	243,7	+ 1,2
MILANO-SERRAVALLE km. 86,3	Leggeri	82.754	80.034	74.207	72.236	41.224	41.159	35.651	35.792	329,6	329,0	+ 0,2	570,0	569,1	+ 0,2
	Pesanti	21.764	20.097	20.680	19.498	9.378	8.690	8.821	8.340	75,0	69,5	+ 7,9	141,1	132,7	+ 6,3
	Totale	104.518	100.131	94.887	91.734	50.602	49.849	44.472	44.132	404,6	398,5	+ 1,5	711,1	701,8	+ 1,3
GENOVA-SERRAVALLE km. 50,0	Leggeri	121.208	119.672	112.690	112.978	29.602	29.713	26.078	26.450	134,7	135,2	- 0,4	237,3	239,4	- 0,9
	Pesanti	24.104	22.807	23.022	22.098	7.188	6.780	6.823	6.527	32,7	30,9	+ 5,8	62,1	59,1	+ 5,1
	Totale	145.312	142.479	135.712	135.076	36.790	36.493	32.901	32.977	167,4	166,1	+ 0,8	299,4	298,5	+ 0,3
MILANO-BOLOGNA km. 192,1	Leggeri	184.634	179.916	167.122	163.546	61.082	61.539	52.915	53.686	1.067,8	1.075,8	- 0,7	1.850,0	1.866,7	- 0,9
	Pesanti	69.246	65.647	66.445	63.063	22.951	22.414	22.047	21.653	401,2	391,8	+ 2,4	770,8	752,9	+ 2,4
	Totale	253.880	245.563	233.567	226.609	84.033	83.953	74.962	75.339	1.469,0	1.467,6	+ 0,1	2.620,8	2.619,6	-
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona) km. 224,0	Leggeri	99.849	96.554	94.333	90.810	27.131	27.330	24.975	24.725	553,0	557,1	- 0,7	1.012,6	1.002,4	+ 1,0
	Pesanti	33.349	31.451	31.019	29.347	12.071	11.190	11.000	10.240	246,1	228,1	+ 7,9	446,0	415,2	+ 7,4
	Totale	133.198	128.005	125.352	120.157	39.202	38.520	35.975	34.965	799,1	785,2	+ 1,8	1.458,6	1.417,6	+ 2,9
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena) km. 90,0	Leggeri	54.097	51.271	50.556	47.754	30.083	29.240	27.526	26.515	246,4	239,5	+ 2,9	448,4	431,9	+ 3,8
	Pesanti	23.800	22.582	22.913	21.711	13.802	13.060	13.169	12.366	113,0	107,0	+ 5,6	214,5	201,4	+ 6,5
	Totale	77.897	73.853	73.469	69.465	43.885	42.300	40.695	38.881	359,4	346,5	+ 3,7	662,9	633,3	+ 4,7
TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene- Rocchette) km. 36,4	Leggeri	28.701	28.002	27.692	27.358	16.284	16.144	15.918	15.860	53,9	53,5	+ 0,7	105,4	104,5	+ 0,9
	Pesanti	11.121	10.776	10.745	10.637	5.409	5.176	5.223	5.108	17,9	17,1	+ 4,7	34,6	33,6	+ 3,0
	Totale	39.822	38.778	38.437	37.995	21.693	21.320	21.141	20.968	71,8	70,6	+ 1,7	140,0	138,1	+ 1,4
PARMA-LA SPEZIA km. 101,0	Leggeri	33.997	34.875	28.676	29.766	19.172	20.394	14.879	16.041	176,2	187,4	- 6,0	273,5	293,2	- 6,7
	Pesanti	10.806	10.334	9.840	9.716	6.364	6.171	5.754	5.695	58,5	56,7	+ 3,2	105,8	104,1	+ 1,6
	Totale	44.803	45.209	38.516	39.482	25.536	26.565	20.633	21.736	234,7	244,1	- 3,9	379,3	397,3	- 4,5
BOLOGNA-PADOVA km. 127,3	Leggeri	92.317	87.534	85.605	83.140	31.197	30.096	28.378	27.888	361,4	348,6	+ 3,7	657,5	642,6	+ 2,3
	Pesanti	32.886	30.553	31.155	29.628	11.890	11.137	11.161	10.693	137,7	129,0	+ 6,7	258,6	246,4	+ 5,0
	Totale	125.203	118.087	116.760	112.768	43.087	41.233	39.539	38.581	499,1	477,6	+ 4,5	916,1	889,0	+ 3,0
BOLOGNA-ANCONA km. 236,0	Leggeri	214.737	208.414	193.974	189.346	48.850	48.866	41.945	41.848	1.049,1	1.049,4	-	1.801,6	1.787,6	+ 0,8
	Pesanti	66.747	63.202	63.042	60.442	17.528	16.947	16.600	16.148	376,4	363,9	+ 3,4	713,0	689,8	+ 3,4
	Totale	281.484	271.616	257.016	249.788	66.378	65.813	58.545	57.996	1.425,5	1.413,3	+ 0,9	2.514,6	2.477,4	+ 1,5
RACCORDO DI RAVENNA km. 29,3	Leggeri	15.995	18.274	13.859	15.129	15.300	16.237	12.448	13.036	40,8	43,3	- 5,8	66,4	69,1	- 3,9
	Pesanti	4.284	4.436	4.175	4.270	4.119	3.855	3.840	3.704	11,0	10,3	+ 6,8	20,5	19,6	+ 4,6
	Totale	20.279	22.710	18.034	19.399	19.419	20.092	16.288	16.740	51,8	53,6	- 3,4	86,9	88,7	- 2,0





## Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
TORINO-MILANO km. 127,0	Leggeri	84.230	86.211	80.930	83.103	35.037	36.779	33.747	35.354	404,9	425,0	- 4,7	780,0	812,7	- 4,0
	Pesanti	29.757	29.150	29.274	28.712	12.293	12.518	12.159	12.379	142,1	144,7	- 1,8	281,0	284,5	- 1,2
	Totale	113.987	115.361	110.204	111.815	47.330	49.297	45.906	47.733	547,0	569,7	- 4,0	1.061,0	1.097,2	- 3,3
MILANO-BRESCIA km. 93,5	Leggeri	214.383	206.922	203.849	197.979	80.847	79.439	75.535	74.508	687,9	675,9	+ 1,8	1.285,4	1.260,9	+ 1,9
	Pesanti	67.590	64.410	65.438	63.434	27.524	26.548	26.679	26.099	234,2	225,9	+ 3,7	454,0	441,7	+ 2,8
	Totale	281.973	271.332	269.287	261.413	108.371	105.987	102.214	100.607	922,1	901,8	+ 2,2	1.739,4	1.702,6	+ 2,2
BRESCIA-PADOVA km. 146,1	Leggeri	221.786	211.257	204.501	197.830	67.086	64.642	60.523	59.118	891,9	859,4	+ 3,8	1.609,3	1.563,3	+ 2,9
	Pesanti	76.262	71.786	72.703	69.795	26.980	25.517	25.691	24.734	358,7	339,2	+ 5,7	683,1	654,1	+ 4,4
	Totale	298.048	283.043	277.204	267.625	94.066	90.159	86.214	83.852	1.250,6	1.198,6	+ 4,3	2.292,4	2.217,4	+ 3,4
PADOVA-(VE) MESTRE km. 23,3	Leggeri	78.727	71.075	72.082	67.274	67.325	60.633	61.449	57.304	140,9	126,2	+ 11,6	257,2	236,9	+ 8,6
	Pesanti	26.397	23.958	24.751	23.245	22.573	20.438	21.099	19.800	47,2	43,5	+ 8,5	88,3	84,0	+ 5,1
	Totale	105.124	95.033	96.833	90.519	89.898	81.071	82.548	77.104	188,1	169,7	+ 10,8	345,5	320,9	+ 7,7
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano) km. 180,3	Leggeri	176.138	163.158	160.098	151.660	28.986	27.536	25.341	24.355	473,2	449,5	+ 5,3	827,4	790,8	+ 4,6
	Pesanti	58.212	53.723	54.591	51.689	11.125	10.428	10.297	9.852	181,6	170,2	+ 6,7	336,2	319,9	+ 5,1
	Totale	234.350	216.881	214.689	203.349	40.111	37.964	35.638	34.207	654,8	619,7	+ 5,7	1.163,6	1.110,7	+ 4,8
(VE) MESTRE-BELLUNO (Pian di Vedoià) km. 82,2	Leggeri	42.874	40.055	43.097	41.133	15.960	15.344	16.579	16.142	119,4	114,8	+ 4,0	248,0	240,2	+ 3,2
	Pesanti	11.011	10.302	10.638	10.194	3.768	3.542	3.638	3.496	28,2	26,5	+ 6,4	54,4	52,0	+ 4,6
	Totale	53.885	50.357	53.735	51.327	19.728	18.886	20.217	19.638	147,6	141,3	+ 4,5	302,4	292,2	+ 3,5
UDINE-TARVISIO km. 101,2	Leggeri	24.116	24.233	21.332	21.154	12.828	13.283	10.513	10.616	118,1	122,3	- 3,4	193,6	194,5	- 0,5
	Pesanti	9.411	9.447	8.726	8.677	6.391	6.465	5.829	5.815	58,9	59,5	- 1,0	107,4	106,5	+ 0,8
	Totale	33.527	33.680	30.058	29.831	19.219	19.748	16.342	16.431	177,0	181,8	- 2,6	301,0	301,0	-
TORINO-PIACENZA km. 164,9	Leggeri	75.118	71.275	68.463	65.983	24.615	23.599	21.937	21.347	368,8	353,5	+ 4,3	657,3	636,1	+ 3,3
	Pesanti	29.456	27.605	28.189	26.840	12.176	11.412	11.663	11.124	182,4	170,9	+ 6,7	349,5	331,5	+ 5,4
	Totale	104.574	98.880	96.652	92.823	36.791	35.011	33.600	32.471	551,2	524,4	+ 5,1	1.006,8	967,6	+ 4,1
PIACENZA-BRESCIA (*) (e dir. per Fiorenzuola) km. 88,6	Leggeri	47.873	44.042	44.006	42.051	22.556	21.013	20.220	19.478	153,6	145,0	+ 5,9	275,9	268,0	+ 2,9
	Pesanti	19.407	17.588	18.466	17.447	12.041	10.863	11.386	10.802	82,0	75,0	+ 9,3	155,3	146,5	+ 6,0
	Totale	67.280	61.630	62.472	59.498	34.597	31.876	31.606	30.280	235,6	220,0	+ 7,1	431,2	414,5	+ 4,0
VENTIMIGLIA-SAVONA km. 113,3	Leggeri	67.068	67.769	59.517	59.422	25.690	26.440	22.489	22.962	264,9	272,6	- 2,8	461,2	470,9	- 2,1
	Pesanti	13.524	13.203	12.861	12.406	7.340	7.117	7.050	6.752	75,7	73,4	+ 3,1	144,6	138,5	+ 4,4
	Totale	80.592	80.972	72.378	71.828	33.030	33.557	29.539	29.714	340,6	346,0	- 1,6	605,8	609,4	- 0,6
SAVONA-GENOVA km. 45,5	Leggeri	131.622	133.696	118.493	120.694	48.039	49.261	42.621	43.727	198,9	204,0	- 2,5	352,9	360,1	- 2,0
	Pesanti	26.670	24.966	25.362	23.961	10.650	10.038	10.053	9.552	44,1	41,6	+ 6,1	83,2	78,7	+ 5,7
	Totale	158.292	158.662	143.855	144.655	58.689	59.299	52.674	53.279	243,0	245,6	- 1,0	436,1	438,8	- 0,6
GENOVA-SESTRI L. km. 48,7	Leggeri	93.372	92.475	86.031	86.035	47.058	47.386	41.984	42.452	208,5	210,0	- 0,7	372,1	374,2	- 0,6
	Pesanti	16.000	15.216	15.159	14.557	9.262	8.908	8.700	8.426	41,0	39,5	+ 3,8	77,1	74,3	+ 3,8
	Totale	109.372	107.691	101.190	100.592	56.320	56.294	50.684	50.878	249,5	249,5	-	449,2	448,5	+ 0,2

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





## Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
<b>SESTRI L.-LIVORNO</b> (con dir. per la Spezia) <b>km. 133,4</b>	Leggeri	99.375	98.963	85.926	86.261	30.140	30.176	25.860	25.983	365,9	366,3	- 0,1	627,9	627,4	+ 0,1
	Pesanti	24.218	23.032	22.246	21.582	8.775	8.502	8.107	7.965	106,6	103,2	+ 3,3	196,8	192,3	+ 2,3
	<b>Totale</b>	<b>123.593</b>	<b>121.995</b>	<b>108.172</b>	<b>107.843</b>	<b>38.915</b>	<b>38.678</b>	<b>33.967</b>	<b>33.948</b>	<b>472,5</b>	<b>469,5</b>	<b>+ 0,6</b>	<b>824,7</b>	<b>819,7</b>	<b>+ 0,6</b>
<b>LIVORNO-CIVITAVECCHIA</b> (tratto Livorno-Rosignano M.) <b>km. 36,6</b>	Leggeri	17.555	18.539	13.456	13.910	16.184	17.107	12.378	12.804	53,9	57,0	- 5,4	81,1	84,8	- 4,4
	Pesanti	4.355	4.445	3.867	3.914	4.000	4.095	3.524	3.580	13,3	13,6	- 2,2	23,3	23,7	- 1,7
	<b>Totale</b>	<b>21.910</b>	<b>22.984</b>	<b>17.323</b>	<b>17.824</b>	<b>20.184</b>	<b>21.202</b>	<b>15.902</b>	<b>16.384</b>	<b>67,2</b>	<b>70,6</b>	<b>- 4,8</b>	<b>104,4</b>	<b>108,5</b>	<b>- 3,8</b>
<b>VIAREGGIO-LUCCA</b> <b>km 21,5</b>	Leggeri	28.920	29.697	24.736	25.581	28.920	29.697	24.736	25.581	55,7	57,2	- 2,6	95,2	97,9	- 2,8
	Pesanti	5.637	5.427	5.254	5.112	5.637	5.427	5.254	5.112	10,8	10,4	+ 3,8	20,2	19,6	+ 3,1
	<b>Totale</b>	<b>34.557</b>	<b>35.124</b>	<b>29.990</b>	<b>30.693</b>	<b>34.557</b>	<b>35.124</b>	<b>29.990</b>	<b>30.693</b>	<b>66,5</b>	<b>67,6</b>	<b>- 1,6</b>	<b>115,4</b>	<b>117,5</b>	<b>- 1,8</b>
<b>BOLOGNA-FIRENZE</b> <b>km. 91,1</b>	Leggeri	72.993	71.466	66.385	65.837	37.456	37.612	32.629	33.202	310,5	311,8	- 0,4	541,0	547,5	- 1,2
	Pesanti	26.672	25.441	25.265	24.486	17.165	16.531	16.285	15.921	142,3	137,0	+ 3,9	270,0	262,5	+ 2,9
	<b>Totale</b>	<b>99.665</b>	<b>96.907</b>	<b>91.650</b>	<b>90.323</b>	<b>54.621</b>	<b>54.143</b>	<b>48.914</b>	<b>49.123</b>	<b>452,8</b>	<b>448,8</b>	<b>+ 0,9</b>	<b>811,0</b>	<b>810,0</b>	<b>+ 0,1</b>
<b>FIRENZE-PISA N.</b> <b>km. 81,7</b>	Leggeri	143.442	140.119	135.310	133.945	45.313	45.046	40.944	41.015	336,9	334,9	+ 0,6	608,8	606,5	+ 0,4
	Pesanti	28.492	26.956	26.996	26.137	9.997	9.475	9.377	9.066	74,3	70,4	+ 5,5	139,4	134,1	+ 4,0
	<b>Totale</b>	<b>171.934</b>	<b>167.075</b>	<b>162.306</b>	<b>160.082</b>	<b>55.310</b>	<b>54.521</b>	<b>50.321</b>	<b>50.081</b>	<b>411,2</b>	<b>405,3</b>	<b>+ 1,5</b>	<b>748,2</b>	<b>740,6</b>	<b>+ 1,0</b>
<b>FIRENZE-ROMA</b> <b>km. 273,0</b>	Leggeri	178.568	175.422	165.906	164.568	37.862	36.990	34.088	33.569	940,6	918,9	+ 2,4	1.693,7	1.658,8	+ 2,1
	Pesanti	50.143	48.070	47.679	46.238	14.309	13.573	13.659	13.087	355,5	337,2	+ 5,4	678,7	646,7	+ 4,9
	<b>Totale</b>	<b>228.711</b>	<b>223.492</b>	<b>213.585</b>	<b>210.806</b>	<b>52.171</b>	<b>50.563</b>	<b>47.747</b>	<b>46.656</b>	<b>1.296,1</b>	<b>1.256,1</b>	<b>+ 3,2</b>	<b>2.372,4</b>	<b>2.305,5</b>	<b>+ 2,9</b>
<b>COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI</b> <b>km. 45,3</b>	Leggeri	37.482	35.704	33.436	31.849	26.380	25.442	23.117	22.239	108,7	104,9	+ 3,6	190,6	182,3	+ 4,6
	Pesanti	13.930	12.826	13.232	12.284	11.362	10.547	10.825	10.100	46,8	43,5	+ 7,6	89,3	82,8	+ 7,9
	<b>Totale</b>	<b>51.412</b>	<b>48.530</b>	<b>46.668</b>	<b>44.133</b>	<b>37.742</b>	<b>35.989</b>	<b>33.942</b>	<b>32.339</b>	<b>155,5</b>	<b>148,4</b>	<b>+ 4,8</b>	<b>279,9</b>	<b>265,1</b>	<b>+ 5,6</b>
<b>ROMA-CIVITAVECCHIA</b> <b>km. 65,4</b>	Leggeri	62.731	62.439	53.939	52.895	25.170	24.868	21.614	21.056	149,8	148,0	+ 1,2	257,3	249,2	+ 3,3
	Pesanti	10.255	9.807	9.256	9.053	4.465	4.290	4.049	3.966	26,6	25,5	+ 4,3	48,2	46,9	+ 2,8
	<b>Totale</b>	<b>72.986</b>	<b>72.246</b>	<b>63.195</b>	<b>61.948</b>	<b>29.635</b>	<b>29.158</b>	<b>25.663</b>	<b>25.022</b>	<b>176,4</b>	<b>173,5</b>	<b>+ 1,7</b>	<b>305,5</b>	<b>296,1</b>	<b>+ 3,2</b>
<b>ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA</b> (tratto Roma-Torano) (*) <b>km. 79,5</b>	Leggeri	123.382	118.783	122.377	118.656	35.742	35.611	34.276	34.214	258,6	257,6	+ 0,4	495,9	492,3	+ 0,7
	Pesanti	15.843	12.044	15.097	11.790	4.727	4.132	4.443	3.980	34,2	29,9	+ 14,4	64,3	57,3	+ 12,2
	<b>Totale</b>	<b>139.225</b>	<b>130.827</b>	<b>137.474</b>	<b>130.446</b>	<b>40.469</b>	<b>39.743</b>	<b>38.719</b>	<b>38.194</b>	<b>292,8</b>	<b>287,5</b>	<b>+ 1,8</b>	<b>560,2</b>	<b>549,6</b>	<b>+ 1,9</b>
<b>ROMA-PESCARA</b> (tratto Torano-Pescara) <b>km. 114,9</b>	Leggeri	34.722	34.448	32.691	32.136	12.221	12.445	11.241	11.290	127,8	130,1	- 1,8	235,1	234,8	+ 0,1
	Pesanti	7.883	7.318	7.304	6.878	2.864	2.750	2.677	2.588	30,0	28,8	+ 4,2	56,0	53,8	+ 4,1
	<b>Totale</b>	<b>42.605</b>	<b>41.766</b>	<b>39.995</b>	<b>39.014</b>	<b>15.085</b>	<b>15.195</b>	<b>13.918</b>	<b>13.878</b>	<b>157,8</b>	<b>158,9</b>	<b>- 0,7</b>	<b>291,1</b>	<b>288,6</b>	<b>+ 0,9</b>
<b>ROMA-L'AQUILA-TERAMO</b> (tratto Torano-Teramo) <b>km. 87,0</b>	Leggeri	29.291	28.862	27.957	27.083	11.065	10.905	10.186	9.812	87,6	86,3	+ 1,5	161,3	154,5	+ 4,4
	Pesanti	4.268	4.019	3.979	3.757	1.825	1.684	1.698	1.564	14,5	13,3	+ 9,0	26,9	24,6	+ 9,3
	<b>Totale</b>	<b>33.559</b>	<b>32.881</b>	<b>31.936</b>	<b>30.840</b>	<b>12.890</b>	<b>12.589</b>	<b>11.884</b>	<b>11.376</b>	<b>102,1</b>	<b>99,6</b>	<b>+ 2,5</b>	<b>188,2</b>	<b>179,1</b>	<b>+ 5,1</b>
<b>ANCONA-PESCARA</b> <b>km. 133,8</b>	Leggeri	78.329	76.241	72.194	69.806	30.447	30.215	27.176	26.696	370,7	367,9	+ 0,8	661,8	646,5	+ 2,4
	Pesanti	24.248	23.414	23.072	22.292	11.820	11.605	11.261	11.044	143,9	141,3	+ 1,8	274,2	267,4	+ 2,5
	<b>Totale</b>	<b>102.577</b>	<b>99.655</b>	<b>95.266</b>	<b>92.098</b>	<b>42.267</b>	<b>41.820</b>	<b>38.437</b>	<b>37.740</b>	<b>514,6</b>	<b>509,2</b>	<b>+ 1,1</b>	<b>936,0</b>	<b>913,9</b>	<b>+ 2,4</b>

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

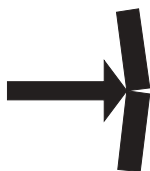


## Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
ROMA-NAPOLI km. 202,0	Leggeri	177.019	165.265	166.859	156.019	53.448	51.231	48.650	46.452	982,5	941,7	+ 4,3	1.788,6	1.698,4	+ 5,3
	Pesanti	39.614	37.174	37.928	35.629	14.874	14.206	14.186	13.572	273,4	261,1	+ 4,7	521,5	496,2	+ 5,1
	Totale	216.633	202.439	204.787	191.648	68.322	65.437	62.836	60.024	1.255,9	1.202,8	+ 4,4	2.310,1	2.194,6	+ 5,3
CASERTA-NOLA-SALERNO km. 55,3	Leggeri	59.342	56.800	55.034	52.091	27.007	26.049	24.377	23.233	135,9	131,1	+ 3,7	245,3	232,5	+ 5,5
	Pesanti	16.743	15.905	16.096	15.331	8.953	8.487	8.591	8.162	45,1	42,7	+ 5,6	86,5	81,7	+ 5,9
	Totale	76.085	72.705	71.130	67.422	35.960	34.536	32.968	31.395	181,0	173,8	+ 4,1	331,8	314,2	+ 5,6
NAPOLI-CANOSA km. 172,3	Leggeri	60.913	59.154	57.055	54.978	18.570	18.015	16.997	16.326	291,2	282,5	+ 3,1	533,0	509,2	+ 4,7
	Pesanti	12.273	11.967	11.788	11.430	4.395	4.310	4.208	4.112	68,9	67,6	+ 1,9	131,9	128,2	+ 2,9
	Totale	73.186	71.121	68.843	66.408	22.965	22.325	21.205	20.438	360,1	350,1	+ 2,9	664,9	637,4	+ 4,3
PESCARA-LANCIANO km. 49,7	Leggeri	43.186	41.605	39.482	37.690	25.956	25.464	23.300	22.561	117,4	115,2	+ 1,9	210,8	202,9	+ 3,9
	Pesanti	14.175	13.741	13.422	13.022	9.441	9.278	8.972	8.787	42,7	42,0	+ 1,7	81,2	79,0	+ 2,8
	Totale	57.361	55.346	52.904	50.712	35.397	34.742	32.272	31.348	160,1	157,2	+ 1,8	292,0	281,9	+ 3,6
LANCIANO-CANOSA km. 189,6	Leggeri	32.132	31.391	28.732	27.700	13.680	13.680	11.858	11.661	236,0	236,0	-	409,2	400,2	+ 2,2
	Pesanti	10.973	10.569	10.393	10.029	5.233	4.978	4.942	4.716	90,3	85,9	+ 5,1	170,5	161,8	+ 5,4
	Totale	43.105	41.960	39.125	37.729	18.913	18.658	16.800	16.377	326,3	321,9	+ 1,4	579,7	562,0	+ 3,1
CANOSA-BARI-TARANTO km. 143,0	Leggeri	26.205	25.558	23.698	22.846	12.448	12.255	11.085	10.767	162,0	159,5	+ 1,6	288,5	278,7	+ 3,5
	Pesanti	7.013	6.658	6.685	6.367	3.417	3.291	3.246	3.138	44,5	42,8	+ 4,0	84,5	81,2	+ 4,1
	Totale	33.218	32.216	30.383	29.213	15.865	15.546	14.331	13.905	206,5	202,3	+ 2,1	373,0	359,9	+ 3,6
TANG.LE DI NAPOLI km. 20,2	Leggeri	251.733	247.632	244.393	241.758	135.141	133.345	131.399	130.194	248,4	245,1	+ 1,3	482,8	476,0	+ 1,4
	Pesanti	22.785	22.414	22.121	21.882	12.232	12.069	11.893	11.784	22,5	22,2	+ 1,4	44,0	43,1	+ 2,1
	Totale	274.518	270.046	266.514	263.640	147.373	145.414	143.292	141.978	270,9	267,3	+ 1,3	526,8	519,1	+ 1,5
NAPOLI-SALERNO km. 51,6	Leggeri	146.192	147.309	139.463	138.841	76.496	77.080	72.975	72.650	359,2	361,9	- 0,7	681,6	678,5	+ 0,5
	Pesanti	16.214	15.320	15.284	14.419	8.497	8.976	17.810	8.449	44,6	42,1	+ 5,9	83,6	78,9	+ 6,0
	Totale	162.406	162.629	154.747	153.260	84.993	86.056	90.785	81.099	403,8	404,0	-	765,2	757,4	+ 1,0
MESSINA-CATANIA km. 76,8	Leggeri	70.737	68.823	65.050	63.071	25.778	26.165	23.625	22.660	183,6	179,3	+ 2,4	334,7	321,1	+ 4,2
	Pesanti	9.884	9.229	9.275	8.647	6.191	4.940	4.913	4.679	37,0	35,2	+ 5,1	69,6	66,3	+ 5,0
	Totale	80.621	78.052	74.325	71.718	31.969	31.105	28.538	27.339	220,6	214,5	+ 2,8	404,3	387,4	+ 4,4
MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano) km. 114,8	Leggeri	47.192	45.434	44.111	42.068	11.978	11.805	11.100	10.840	137,7	135,7	+ 1,5	255,2	249,2	+ 2,4
	Pesanti	6.659	6.262	6.317	5.958	2.081	2.021	1.962	1.899	23,9	23,2	+ 3,0	45,0	43,7	+ 3,0
	Totale	53.851	51.696	50.428	48.026	14.059	13.826	13.062	12.739	161,6	158,9	+ 1,7	300,2	292,9	+ 2,5
MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono) km. 25,8	Leggeri	5.753	5.885	4.938	4.895	5.753	5.885	4.938	4.895	14,3	13,1	+ 9,2	24,4	21,7	+ 12,4
	Pesanti	1.107	1.073	1.025	968	1.107	1.073	1.025	968	2,7	2,4	+ 12,5	5,1	4,3	+ 18,6
	Totale	6.860	6.958	5.963	5.863	6.860	6.958	5.963	5.863	17,0	15,5	+ 9,7	29,5	26,0	+ 13,5
TOTALE GENERALE (*) km. 5.391,2						31.824	31.553	28.575	28.359	15.613,0	15.470,6	+ 0,9	28.037,8	27.673,2	+ 1,3
						10.215	9.759	9.678	9.338	5.011,4	4.785,0	+ 4,7	9.496,4	9.106,7	+ 4,3
						42.039	41.312	38.253	37.697	20.624,4	20.255,6	+ 1,8	37.534,2	36.779,9	+ 2,1

(\*) Vedi nota n. 5 pag. 6.





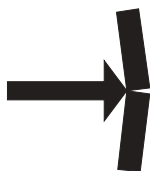
## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti											Persone coinvolte in incidenti								
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone			Feriti				Morti				
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	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	116	114	116	114	-	1	-	1	31	34	31	34	48	63	48	63	-	1	-	1
		pesanti	40	31	40	31	2	2	2	2	12	5	12	5	21	9	21	9	2	3	2	3
	km. 83,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	156	145	156	145	2	3	2	3	43	39	43	39	69	72	69	72	2	4	2
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona T. e coll. con Santhià)	leggeri	numero	93	69	93	69	-	-	-	-	26	19	26	19	36	24	36	24	-	-	-	-
		pesanti	19	20	19	20	-	-	-	-	6	3	6	3	8	4	8	4	-	-	-	-
	km. 161,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	112	89	112	89	-	-	-	-	32	22	32	22	44	28	44	28	-	-	-
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO	leggeri	numero	192	205	192	205	2	-	2	-	79	88	79	88	132	156	132	156	2	-	2	-
		pesanti	43	30	43	30	-	-	-	-	9	10	9	10	16	15	16	15	-	-	-	-
	km. 77,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	235	235	235	235	2	-	2	-	88	98	88	98	148	171	148	171	2	-	2
DIRAMAZIONE A8/A26	leggeri	numero	37	30	37	30	-	1	-	1	12	7	12	7	22	13	22	13	-	1	-	1
		pesanti	10	8	10	8	-	-	-	-	2	1	2	1	5	1	5	1	-	-	-	-
	km. 24,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	47	38	47	38	-	1	-	1	14	8	14	8	27	14	27	14	-	1	-
MILANO-SERRAVALLE	leggeri	numero	116	75	116	75	2	1	2	1	34	28	34	28	52	43	52	43	2	1	2	1
		pesanti	30	39	30	39	1	-	1	-	9	5	9	5	3	3	3	3	1	-	1	-
	km. 86,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	146	114	146	114	3	1	3	1	43	33	43	33	55	46	55	46	3	1	3
GENOVA-SERRAVALLE	leggeri	numero	143	147	143	147	-	3	-	3	25	37	25	37	42	56	42	56	-	3	-	3
		pesanti	25	40	25	40	-	-	-	-	4	5	4	5	4	8	4	8	-	-	-	-
	km. 50,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	168	187	168	187	-	3	-	3	29	42	29	42	46	64	46	64	-	3	-
MILANO-BOLOGNA	leggeri	numero	370	397	370	397	2	3	2	3	78	99	78	99	135	165	135	165	2	3	2	3
		pesanti	186	185	186	185	4	3	4	3	44	41	44	41	57	86	57	86	5	3	5	3
	km. 192,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	556	582	556	582	6	6	6	6	122	140	122	140	192	251	192	251	7	6	7
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona)	leggeri	numero	157	190	157	190	3	2	3	2	23	37	23	37	37	58	37	58	3	2	3	2
		pesanti	36	52	36	52	-	2	-	2	2	7	2	7	3	6	3	6	-	2	-	2
	km. 224,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	193	242	193	242	3	4	3	4	25	44	25	44	40	64	40	64	3	4	3
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena)	leggeri	numero	104	104	104	104	1	1	1	1	26	32	26	32	42	43	42	43	1	1	1	1
		pesanti	26	39	26	39	-	-	-	-	7	9	7	9	7	10	7	10	-	-	-	-
	km. 90,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	130	143	130	143	1	1	1	1	33	41	33	41	49	53	49	53	1	1	1



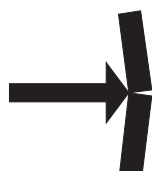
## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti			Morti				
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene Rocchette)	leggeri	numero	14	16	14	16	-	1	-	1	2	4	2	4	2	4	2	4	-	1	-	1
		pesanti	5	10	5	10	-	-	-	-	1	1	1	1	1	7	1	7	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	19	26	19	26	-	1	-	1	3	5	3	5	3	11	3	11	-	1	-	1
PARMA-LA SPEZIA	leggeri	numero	75	119	75	119	-	1	-	1	16	25	16	25	27	35	27	35	-	1	-	1
		pesanti	17	23	17	23	-	-	-	-	1	5	1	5	1	6	1	6	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	92	142	92	142	-	1	-	1	17	30	17	30	28	41	28	41	-	1	-	1
BOLOGNA-PADOVA	leggeri	numero	174	157	174	157	2	1	2	1	34	36	34	36	62	61	62	61	3	1	3	1
		pesanti	63	85	63	85	-	2	-	2	4	12	4	12	5	16	5	16	-	2	-	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	237	242	237	242	2	3	2	3	38	48	38	48	67	77	67	77	3	3	3	3
BOLOGNA-ANCONA	leggeri	numero	516	500	516	500	-	6	-	6	115	131	115	131	181	218	181	218	-	6	-	6
		pesanti	238	190	238	190	3	-	3	-	45	36	45	36	71	49	71	49	3	-	3	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	754	690	754	690	3	6	3	6	160	167	160	167	252	267	252	267	3	6	3	6
RACCORDO DI RAVENNA	leggeri	numero	24	25	24	25	-	-	-	-	2	4	2	4	2	8	2	8	-	-	-	-
		pesanti	6	9	6	9	-	-	-	-	2	1	2	1	2	1	2	1	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	30	34	30	34	-	-	-	-	4	5	4	5	4	9	4	9	-	-	-	-
TORINO-MILANO	leggeri	numero	86	126	86	126	1	3	1	3	43	70	43	70	74	105	74	105	1	4	1	4
		pesanti	70	62	70	62	-	1	-	1	21	9	21	9	28	15	28	15	-	1	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	156	188	156	188	1	4	1	4	64	79	64	79	102	120	102	120	1	5	1	5
MILANO-BRESCIA	leggeri	numero	221	275	221	275	4	3	4	3	100	109	100	109	170	209	170	209	4	3	4	3
		pesanti	72	96	72	96	-	3	-	3	20	35	20	35	29	51	29	51	-	3	-	3
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	293	371	293	371	4	6	4	6	120	144	120	144	199	260	199	260	4	6	4	6
BRESCIA-PADOVA	leggeri	numero	127	135	127	135	3	-	3	-	48	55	48	55	81	100	81	100	4	-	4	-
		pesanti	157	132	157	132	-	3	-	3	23	19	23	19	29	22	29	22	-	3	-	3
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	284	267	284	267	3	3	3	3	71	74	71	74	110	122	110	122	4	3	4	3
PADOVA-(VE) MESTRE	leggeri	numero	24	25	24	25	-	-	-	-	9	10	9	10	15	13	15	13	-	-	-	-
		pesanti	10	23	10	23	-	-	-	-	3	6	3	6	4	11	4	11	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	34	48	34	48	-	-	-	-	12	16	12	16	19	24	19	24	-	-	-	-
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano)	leggeri	numero	189	233	189	233	1	6	1	6	32	78	32	78	51	215	51	215	1	17	1	17
		pesanti	45	60	45	60	1	1	1	1	10	11	10	11	14	19	14	19	1	1	1	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	234	293	234	293	2	7	2	7	42	89	42	89	65	234	65	234	2	18	2	18



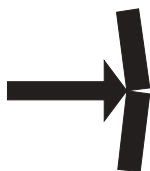
## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti											Persone coinvolte in incidenti								
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone			Feriti			Morti					
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	Valori trimestrali		Valori da inizio anno	Valori trimestrali		Valori da inizio anno			
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame			
(VE) MESTRE-BELLUNO (Pian di Vedoia)	leggeri	numero	78	54	78	54	-	2	-	2	13	24	13	24	24	47	24	47	-	3	-	3
		pesanti	18	14	18	14	-	-	-	-	4	2	4	2	6	2	6	2	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	96	68	96	68	-	2	-	2	17	26	17	26	30	49	30	49	-	3	-	3
UDINE-TARVISIO	leggeri	numero	28	37	28	37	-	1	-	1	3	6	3	6	8	10	8	10	-	1	-	1
		pesanti	17	17	17	17	1	-	1	-	2	-	2	-	7	-	7	-	3	-	3	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	45	54	45	54	1	1	1	1	5	6	5	6	15	10	15	10	3	1	3	1
TORINO-PIACENZA	leggeri	numero	101	57	101	57	3	2	3	2	32	24	32	24	65	44	65	44	3	2	3	2
		pesanti	88	14	88	14	2	4	2	4	20	21	20	21	27	17	27	17	2	4	2	4
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	189	71	189	71	5	6	5	6	52	45	52	45	92	61	92	61	5	6	5	6
PIACENZA-BRESCIA (e dir. per Fiorenzuola)	leggeri	numero	31	38	31	38	1	2	1	2	26	17	26	17	24	23	24	23	2	2	2	2
		pesanti	24	22	24	22	1	2	1	2	5	6	5	6	4	9	4	9	1	2	1	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	55	60	55	60	2	4	2	4	31	23	31	23	28	32	28	32	3	4	3	4
VENTIMIGLIA-SAVONA	leggeri	numero	50	56	50	56	-	-	-	-	21	24	21	24	34	42	34	42	-	-	-	-
		pesanti	33	43	33	43	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	83	99	83	99	-	-	-	-	22	25	22	25	35	43	35	43	-	-	-	-
SAVONA-GENOVA	leggeri	numero	120	142	120	142	1	2	1	2	21	44	21	44	26	57	26	57	1	2	1	2
		pesanti	30	35	30	35	-	-	-	-	9	8	9	8	12	8	12	8	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	150	177	150	177	1	2	1	2	30	52	30	52	38	65	38	65	1	2	1	2
GENOVA-SESTRI L.	leggeri	numero	103	105	103	105	1	-	1	-	44	32	44	32	70	54	70	54	1	-	1	-
		pesanti	26	31	26	31	-	-	-	-	2	11	2	11	2	16	2	16	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	129	136	129	136	1	-	1	-	46	43	46	43	72	70	72	70	1	-	1	-
SESTRI L.-LIVORNO (con dir. per La Spezia)	leggeri	numero	110	116	110	116	1	1	1	1	33	31	33	31	70	65	70	65	1	1	1	1
		pesanti	12	13	12	13	4	1	4	1	13	6	13	6	8	9	8	9	4	2	4	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	122	129	122	129	5	2	5	2	46	37	46	37	78	74	78	74	5	3	5	3
LIVORNO-CIVITAVECCHIA (tratto Livorno-Rosignano M.)	leggeri	numero	34	11	34	11	-	-	-	-	3	4	3	4	5	6	5	6	-	-	-	-
		pesanti	7	5	7	5	-	-	-	-	-	2	-	2	-	4	-	4	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	41	16	41	16	-	-	-	-	3	6	3	6	5	10	5	10	-	-	-	-
VIAREGGIO-LUCCA	leggeri	numero	19	15	19	15	-	-	-	-	12	8	12	8	13	9	13	9	-	-	-	-
		pesanti	3	2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	22	17	22	17	-	-	-	-	12	8	12	8	13	9	13	9	-	-	-	-



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
BOLOGNA-FIRENZE	leggeri	numero	230	224	230	224	1	-	1	-	54	38	54	38	90	73	90	73	1	-	1	-
	pesanti	numero	93	103	93	103	1	1	1	1	30	22	30	22	43	43	43	43	1	1	1	1
	km. 91,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	323	327	323	327	2	1	2	1	84	60	84	60	133	116	133	116	2	1	2
FIRENZE-PISA N.	leggeri	numero	174	179	174	179	3	1	3	1	45	36	45	36	91	49	91	49	4	2	4	2
	pesanti	numero	35	39	35	39	-	1	-	1	8	4	8	4	10	4	10	4	-	1	-	1
	km. 81,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	209	218	209	218	3	2	3	2	53	40	53	40	101	53	101	53	4	3	4
FIRENZE-ROMA	leggeri	numero	376	392	376	392	3	3	3	3	99	98	99	98	174	160	174	160	3	3	3	3
	pesanti	numero	123	166	123	166	-	2	-	2	26	40	26	40	42	64	42	64	-	2	-	2
	km. 273,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	499	558	499	558	3	5	3	5	125	138	125	138	216	224	216	224	3	5	3
COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	50	40	50	40	3	-	3	-	9	10	9	10	15	15	15	15	3	-	3	-
	pesanti	numero	15	11	15	11	2	-	2	-	5	-	5	-	5	-	5	-	2	-	2	-
	km. 45,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	65	51	65	51	5	-	5	-	14	10	14	10	20	15	20	15	5	-	5
ROMA-CIVITAVECCHIA	leggeri	numero	54	52	54	52	-	1	-	1	13	18	13	18	28	32	28	32	-	1	-	1
	pesanti	numero	2	10	2	10	-	-	-	-	-	2	-	2	-	2	-	2	-	-	-	-
	km. 65,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	56	62	56	62	-	1	-	1	13	20	13	20	28	34	28	34	-	1	-
ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA (tratto Roma-Torano)	leggeri	numero	178	139	178	139	-	1	-	1	47	56	47	56	79	79	79	79	-	1	-	1
	pesanti	numero	17	10	17	10	-	-	-	-	5	1	5	1	10	4	10	4	-	-	-	-
	km. 79,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	195	149	195	149	-	1	-	1	52	57	52	57	89	83	89	83	-	1	-
ROMA-PESCARA (tratto Torano-Pescara)	leggeri	numero	55	59	55	59	-	-	-	-	5	14	5	14	10	27	10	27	-	-	-	-
	pesanti	numero	9	8	9	8	-	-	-	-	1	3	1	3	1	4	1	4	-	-	-	-
	km. 114,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	64	67	64	67	-	-	-	-	6	17	6	17	11	31	11	31	-	-	-
ROMA-L'AQUILA-TERAMO (tratto Torano-Teramo)	leggeri	numero	68	54	68	54	-	1	-	1	11	8	11	8	14	17	14	17	-	1	-	1
	pesanti	numero	5	2	5	2	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1	-
	km. 87,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	73	56	73	56	1	1	1	1	12	8	12	8	14	17	14	17	1	1	1
ANCONA-PESCARA	leggeri	numero	148	161	148	161	1	3	1	3	38	40	38	40	61	73	61	73	1	5	1	5
	pesanti	numero	53	68	53	68	1	1	1	1	17	13	17	13	32	18	32	18	1	1	1	1
	km. 133,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	201	229	201	229	2	4	2	4	55	53	55	53	93	91	93	91	2	6	2
ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	419	431	419	431	2	5	2	5	121	139	121	139	218	309	218	309	2	5	2	5
	pesanti	numero	96	115	96	115	2	4	2	4	26	33	26	33	41	54	41	54	2	5	2	5
	km. 202,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	515	546	515	546	4	9	4	9	147	172	147	172	259	363	259	363	4	10	4



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

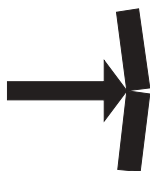
AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti			Morti				
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	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	62	67	62	67	-	1	-	1	11	9	11	9	23	10	23	10	-	1	-	1
	pesanti	numero	27	21	27	21	-	1	-	1	-	3	-	3	-	5	-	5	-	1	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	89	88	89	88	-	2	-	2	11	12	11	12	23	15	23	15	-	2	-	2
NAPOLI-CANOSA	leggeri	numero	130	172	130	172	1	-	1	-	14	30	14	30	30	45	30	45	1	-	1	-
	pesanti	numero	34	30	34	30	-	-	-	-	4	5	4	5	4	6	4	6	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	164	202	164	202	1	-	1	-	18	35	18	35	34	51	34	51	1	-	1	-
PESCARA-CANOSA	leggeri	numero	133	157	133	157	2	-	2	-	26	25	26	25	44	46	44	46	3	-	3	-
	pesanti	numero	49	61	49	61	1	2	1	2	14	13	14	13	21	15	21	15	1	2	1	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	182	218	182	218	3	2	3	2	40	38	40	38	65	61	65	61	4	2	4	2
CANOSA-BARI-TARANTO	leggeri	numero	54	47	54	47	-	1	-	1	8	8	8	8	12	12	12	12	-	1	-	1
	pesanti	numero	16	15	16	15	1	-	1	-	2	4	2	4	3	6	3	6	1	-	1	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	70	62	70	62	1	1	1	1	10	12	10	12	15	18	15	18	1	1	1	1
TANGENZIALE DI NAPOLI	leggeri	numero	128	111	128	111	-	2	-	2	63	63	63	63	109	111	109	111	-	2	-	2
	pesanti	numero	10	8	10	8	-	-	-	-	2	5	2	5	3	5	3	5	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	138	119	138	119	-	2	-	2	65	68	65	68	112	116	112	116	-	2	-	2
NAPOLI-SALERNO	leggeri	numero	112	99	112	99	3	-	3	-	43	36	43	36	60	45	60	45	3	-	3	-
	pesanti	numero	14	24	14	24	-	-	-	-	6	4	6	4	7	3	7	3	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	126	123	126	123	3	-	3	-	49	40	49	40	67	48	67	48	3	-	3	-
MESSINA-CATANIA	leggeri	numero	96	86	96	86	-	-	-	-	27	14	27	14	59	19	59	19	-	-	-	-
	pesanti	numero	20	24	20	24	-	1	-	1	7	8	7	8	10	8	10	8	-	1	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	116	110	116	110	-	1	-	1	34	22	34	22	69	27	69	27	-	1	-	1
MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano)	leggeri	numero	147	145	147	145	-	1	-	1	29	38	29	38	62	64	62	64	-	1	-	1
	pesanti	numero	21	11	21	11	1	-	1	-	5	2	5	2	5	2	5	2	1	-	1	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	168	156	168	156	1	1	1	1	34	40	34	40	67	66	67	66	1	1	1	1
MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono)	leggeri	numero	-	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	pesanti	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	-	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE GENERALE	leggeri	numero	6.241	6.381	6.241	6.381	48	67	48	67	1.653	1.864	1.653	1.864	2.807	3.224	2.807	3.224	53	84	53	84
	pesanti	numero	2.054	2.100	2.054	2.100	32	38	32	38	448	449	448	449	620	657	620	657	36	41	36	41
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	8.295	8.481	8.295	8.481	80	105	80	105	2.101	2.313	2.101	2.313	3.427	3.881	3.427	3.881	89	125	89	125





# Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti								
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti			Morti					
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	
TRAFORO DEL MONTE BIANCO	leggeri	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	pesanti	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	km. 5,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
TRAFORO DEL GRAN S. BERNARDO	leggeri	numero	-	2	-	2	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-		
	pesanti	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	km. 12,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	-	2	-	2	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-		
				87		53					43		27		43		27						
TRAFORO DEL FREJUS	leggeri	numero	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	pesanti	numero	1	3	2	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	km. 6,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	1	3	2	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				29	73	29	59																
SARRE-TRAFORO M.TE BIANCO (tratto Sarre-Morgex)	leggeri	numero	4	3	9	6	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	3	-	-	-	-		
	pesanti	numero	2	1	5	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	km. 27,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	6	4	14	9	-	-	-	-	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-		
				33	22	38	25						3		8								
TORINO-BARDONECCHIA	leggeri	numero	25	41	60	65	-	-	-	7	13	17	25	10	28	23	42	-	-	-	-		
	pesanti	numero	33	30	57	45	-	-	-	4	4	4	5	9	5	9	6	-	-	-	-		
	km. 75,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	58	71	117	110	-	-	-	11	17	21	30	19	33	32	48	-	-	-	-	
				75	92	69	66				14	22	12	18	25	43	19	29					
QUINCINETTO-AOSTA	leggeri	numero	30	20	60	39	1	-	1	-	6	6	9	14	6	6	13	19	1	-	1	-	
	pesanti	numero	3	6	7	10	-	-	-	-	1	1	2	1	1	1	2	1	-	-	-	-	
	km. 59,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	33	26	67	49	1	-	1	-	7	7	11	15	7	7	15	20	1	-	1	-
				36	27	36	26	1,08	-	0,54	-	8	7	6	8	8	7	8	10	1,08	-	0,54	-
TORINO-IVREA-QUINCINETTO	leggeri	numero	30	24	50	44	1	2	1	4	19	18	28	31	28	22	43	41	1	2	1	5	
	pesanti	numero	12	8	20	11	1	-	1	-	7	4	10	6	12	10	16	13	1	-	1	-	
	km. 51,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	42	32	70	55	2	2	2	4	26	22	38	37	40	32	59	54	2	2	2	5
				41	32	41	32	1,96	2,00	1,05	2,06	25	22	25	22	39	32	30	28	1,96	2,00	1,05	2,58
IVREA-SANTHIÀ	leggeri	numero	3	5	9	13	-	-	1	1	2	5	6	11	5	9	10	18	-	-	1	1	
	pesanti	numero	3	1	4	3	-	-	1	-	1	-	2	2	2	-	2	2	-	-	2	-	
	km. 23,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	6	6	13	16	-	-	2	1	3	5	8	7	9	12	20	-	-	3	1	
				17	17	17	17	-	-	2,78	1,42	8	14	8	14	20	26	17	28	-	-	4,18	1,42
TORINO-SAVONA	leggeri	numero	112	100	191	197	2	2	2	3	34	42	54	70	62	89	97	126	2	2	2	3	
	pesanti	numero	21	18	39	34	-	-	2	1	5	7	8	11	9	11	12	14	-	-	2	1	
	km. 130,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	133	118	230	231	2	2	4	4	39	49	62	81	71	100	109	140	2	2	4	4
				53	47	53	53	0,80	0,79	0,93	0,93	16	19	14	19	28	40	25	32	0,80	0,79	0,93	0,93



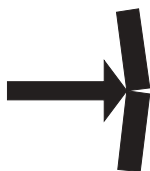
## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti											Persone coinvolte in incidenti									
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone			Feriti			Morti						
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno			
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente		
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7)	km. 83,7	leggeri	numero	138	119	254	233	2	-	2	1	25	27	56	61	47	49	95	112	2	-	2	1
		pesanti	numero	30	28	70	59	-	2	2	4	8	8	20	13	8	13	29	22	-	2	2	5
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	168	147	324	292	2	2	4	5	33	35	76	74	55	62	124	134	2	2	4	6
				57	49	65	57	0,68	0,66	0,80	0,98	11	12	15	15	19	21	25	26	0,68	0,66	0,80	1,18
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona T. e coll. con Santhià)	km. 161,2	leggeri	numero	79	121	172	190	1	2	1	2	18	47	44	66	26	71	62	95	1	4	1	4
		pesanti	numero	21	21	40	41	-	-	-	-	5	7	11	10	5	8	13	12	-	-	-	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	100	142	212	231	1	2	1	2	23	54	55	76	31	79	75	107	1	4	1	4
				37	52	44	48	0,37	0,73	0,21	0,41	8	20	11	16	11	29	16	22	0,37	1,47	0,21	0,83
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO	km. 77,7	leggeri	numero	234	220	426	425	1	3	3	3	112	102	191	190	180	191	312	347	3	3	5	3
		pesanti	numero	39	50	82	80	-	-	-	-	14	14	23	24	19	19	35	34	-	-	-	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	273	270	508	505	1	3	3	3	126	116	214	214	199	210	347	381	3	3	5	3
				46	46	46	47	0,17	0,52	0,27	0,28	21	20	19	20	33	36	31	35	0,50	0,52	0,45	0,28
DIRAMAZIONE A8/A26	km. 24,0	leggeri	numero	30	30	67	60	-	-	-	1	11	9	23	16	16	14	38	27	-	-	-	1
		pesanti	numero	13	8	23	16	-	-	-	-	3	2	5	3	5	2	10	3	-	-	-	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	43	38	90	76	-	-	-	1	14	11	28	19	21	16	48	30	-	-	-	1
				31	28	36	31	-	-	-	0,41	10	8	11	8	15	12	19	12	-	-	-	0,41
MILANO-SERRAVALLE	km. 86,3	leggeri	numero	103	90	219	165	1	2	3	3	30	32	64	60	56	59	108	102	1	2	3	3
		pesanti	numero	33	41	63	80	-	-	1	-	8	6	8	11	2	3	5	6	-	-	1	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	136	131	282	245	1	2	4	3	38	38	72	71	58	62	113	108	1	2	4	3
				34	33	40	35	0,25	0,50	0,56	0,43	9	9	10	10	14	16	16	15	0,25	0,50	0,56	0,43
GENOVA-SERRAVALLE	km. 50,0	leggeri	numero	142	146	285	293	3	1	3	4	29	53	54	90	34	63	76	119	3	2	3	5
		pesanti	numero	45	41	70	81	-	-	-	-	12	11	16	16	16	14	20	22	-	-	-	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	187	187	355	374	3	1	3	4	41	64	70	106	50	77	96	141	3	2	3	5
				112	113	119	125	1,79	0,60	1,00	1,34	24	39	23	36	30	46	32	47	1,79	1,20	1,00	1,68
MILANO-BOLOGNA	km. 192,1	leggeri	numero	580	451	950	848	5	6	7	9	152	169	230	268	317	277	452	442	5	6	7	9
		pesanti	numero	244	197	430	382	4	9	8	12	80	68	124	109	115	97	172	183	7	11	12	14
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	824	648	1.380	1.230	9	15	15	21	232	237	354	377	432	374	624	625	12	17	19	23
				56	44	53	47	0,61	1,02	0,57	0,80	16	16	14	14	29	25	24	24	0,82	1,16	0,72	0,88
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona)	km. 224,0	leggeri	numero	207	254	364	444	2	2	5	4	48	44	71	81	71	71	108	129	2	5	5	7
		pesanti	numero	52	61	88	113	-	-	-	2	11	11	13	18	14	14	17	20	-	-	-	2
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	259	315	452	557	2	2	5	6	59	55	84	99	85	85	125	149	2	5	5	9
				32	40	31	39	0,25	0,25	0,34	0,42	7	7	6	7	11	11	9	11	0,25	0,64	0,34	0,63
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena)	km. 90,0	leggeri	numero	107	133	211	237	1	6	2	7	34	40	60	72	66	82	108	125	1	6	2	7
		pesanti	numero	38	50	64	89	2	1	2	1	14	11	21	20	16	10	23	20	2	1	2	1
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	145	183	275	326	3	7	4	8	48	51	81	92	82	92	131	145	3	7	4	8
				40	53	41	51	0,83	2,02	0,60	1,26	13	15	12	14	23	27	20	23	0,83	2,02	0,60	1,26



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti			Morti				
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene Rocchette)	leggeri	numero	10	8	24	24	1	-	1	1	5	1	7	5	11	1	13	5	1	-	1	1
		pesanti	numero	4	11	9	21	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	7	-	-	-
	km. 36,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	14	19	33	45	1	-	1	1	5	1	8	6	11	1	14	12	1	-	1
PARMA-LA SPEZIA	leggeri	numero	93	95	168	214	2	-	2	1	26	27	42	52	30	36	57	71	2	-	2	1
		pesanti	numero	36	27	53	50	-	-	-	-	3	7	4	12	3	7	4	13	-	-	-
	km. 101,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	129	122	221	264	2	-	2	1	29	34	46	64	33	43	61	84	2	-	2
BOLOGNA-PADOVA	leggeri	numero	192	199	366	356	2	2	4	3	48	43	82	79	83	85	145	146	3	3	6	4
		pesanti	numero	81	83	144	168	-	1	-	3	15	10	19	22	29	11	34	27	-	1	-
	km. 127,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	273	282	510	524	2	3	4	6	63	53	101	101	112	96	179	173	3	4	6
BOLOGNA-ANCONA	leggeri	numero	654	573	1.170	1.073	6	11	6	17	196	165	311	296	348	288	529	506	9	12	9	18
		pesanti	numero	234	224	472	414	4	6	7	6	56	56	101	92	84	73	155	122	5	6	8
	km. 236,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	888	797	1.642	1.487	10	17	13	23	252	221	412	388	432	361	684	628	14	18	17
RACCORDO DI RAVENNA	leggeri	numero	45	14	69	39	1	-	1	-	16	4	18	8	26	6	28	14	1	-	1	-
		pesanti	numero	13	9	19	18	-	2	-	2	2	3	4	4	2	1	4	2	-	2	-
	km. 29,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	58	23	88	57	1	2	1	2	18	7	22	12	28	7	32	16	1	2	1
TORINO-MILANO	leggeri	numero	111	121	197	247	-	2	1	5	65	65	108	135	94	105	168	210	-	2	1	6
		pesanti	numero	60	80	130	142	2	1	2	2	20	32	41	41	28	33	56	48	2	1	2
	km. 127,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	171	201	327	389	2	3	3	7	85	97	149	176	122	138	224	258	2	3	3
MILANO-BRESCIA	leggeri	numero	249	276	470	551	4	4	8	7	103	114	203	223	200	197	370	406	4	4	8	7
		pesanti	numero	99	110	171	206	-	1	-	4	33	40	53	75	50	70	79	121	-	1	-
	km. 93,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	348	386	641	757	4	5	8	11	136	154	256	298	250	267	449	527	4	5	8
BRESCIA-PADOVA	leggeri	numero	192	212	319	347	3	2	6	2	67	92	115	147	120	149	201	249	3	2	7	2
		pesanti	numero	215	169	372	301	3	4	3	7	30	27	53	46	34	81	63	103	3	9	3
	km. 146,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	407	381	691	648	6	6	9	9	97	119	168	193	154	230	264	352	6	11	10
PADOVA-(VE) MESTRE	leggeri	numero	34	18	58	43	-	-	-	-	19	13	28	23	34	24	49	37	-	-	-	-
		pesanti	numero	14	28	24	51	-	-	-	-	4	5	7	11	4	8	8	19	-	-	-
	km. 23,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	48	46	82	94	-	-	-	-	23	18	35	34	38	32	57	56	-	-	-
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano)	leggeri	numero	268	254	458	487	3	3	4	11	46	53	79	131	77	103	130	318	3	4	4	21
		pesanti	numero	39	70	84	130	1	-	2	1	7	10	17	21	8	23	23	42	2	-	3
	km. 180,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	307	324	542	617	4	3	6	12	53	63	96	152	85	126	153	360	5	4	7



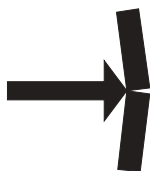
## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
(VE) MESTRE-BELLUNO (Pian di Vedoià)	leggeri	numero	80	57	158	111	2	1	2	3	18	14	31	38	29	18	53	65	2	1	2	4
	pesanti	numero	20	12	38	26	2	-	2	-	5	2	9	4	5	5	11	7	2	-	2	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	100	69	196	137	4	1	4	3	23	16	40	42	34	23	64	72	4	1	4	4
UDINE-TARVISIO	leggeri	numero	53	69	81	106	1	2	1	3	4	11	7	17	5	16	13	26	1	2	1	3
	pesanti	numero	20	27	37	44	-	-	1	-	3	2	5	2	4	2	11	2	-	-	3	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	73	96	118	150	1	2	2	3	7	13	12	19	9	18	24	28	1	2	4	3
TORINO-PIACENZA	leggeri	numero	106	92	207	149	2	2	5	4	34	42	66	66	62	84	127	128	2	3	5	8
	pesanti	numero	127	58	215	99	-	2	2	6	20	31	40	52	20	29	47	46	-	3	2	7
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	233	150	422	248	2	4	7	10	54	73	106	118	82	113	174	174	2	6	7	15
PIACENZA-BRESCIA (e dir. per Fiorenzuola)	leggeri	numero	26	39	58	77	1	-	1	3	11	12	25	30	10	24	24	59	1	-	1	3
	pesanti	numero	20	36	39	69	-	1	-	2	9	10	16	14	9	11	16	20	-	1	-	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	46	75	97	146	1	1	1	5	20	22	41	44	19	35	40	79	1	1	1	5
VENTIMIGLIA-SAVONA	leggeri	numero	71	93	121	149	3	1	3	1	38	35	59	59	66	53	100	95	3	1	3	1
	pesanti	numero	34	19	67	62	-	-	-	-	-	-	2	1	-	-	1	2	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	105	112	188	211	3	1	3	1	38	35	61	60	66	53	101	97	3	1	3	1
SAVONA-GENOVA	leggeri	numero	184	163	304	305	-	1	1	3	63	60	84	104	97	108	123	165	-	1	1	3
	pesanti	numero	50	43	80	78	-	-	-	-	9	14	18	22	16	24	28	32	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	234	206	384	383	-	1	1	3	72	74	102	126	113	132	151	197	-	1	1	3
GENOVA-SESTRI L.	leggeri	numero	135	143	238	248	1	2	2	2	47	64	91	96	90	112	160	166	1	2	2	2
	pesanti	numero	25	39	51	70	-	-	-	-	10	10	12	21	25	20	27	36	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	160	182	289	318	1	2	2	2	57	74	103	117	115	132	187	202	1	2	2	2
SESTRI L.-LIVORNO (con dir. per La Spezia)	leggeri	numero	144	110	254	226	1	-	2	1	51	31	84	62	95	49	165	114	1	-	2	1
	pesanti	numero	16	33	28	46	1	-	5	1	12	5	25	11	15	14	23	23	1	-	5	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	160	143	282	272	2	-	7	2	63	36	109	73	110	63	188	137	2	-	7	3
LIVORNO-CIVITAVECCHIA (tratto Livorno-Rosignano M.)	leggeri	numero	33	35	57	46	-	-	-	-	10	4	13	8	14	4	19	10	-	-	-	-
	pesanti	numero	5	11	12	16	-	-	-	-	1	-	1	2	1	-	1	4	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	38	46	69	62	-	-	-	-	11	4	14	10	15	4	20	14	-	-	-	-
VIAREGGIO-LUCCA	leggeri	numero	21	28	40	43	-	-	-	-	9	9	21	17	14	19	27	28	-	-	-	-
	pesanti	numero	4	5	7	7	-	-	-	-	-	2	-	2	-	3	-	3	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	25	33	47	50	-	-	-	-	9	11	21	19	14	22	27	31	-	-	-	-



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti												Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone				Feriti				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
BOLOGNA-FIRENZE	leggeri	numero	282	261	512	485	-	2	1	2	66	60	120	98	93	108	183	181	-	2	1	2
		pesanti	98	135	191	238	-	-	1	1	18	24	48	46	36	29	79	72	-	-	1	1
	km. 91,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	380	396	703	723	-	2	2	3	84	84	168	144	129	137	262	253	-	2	2
FIRENZE-PISA N.	leggeri	numero	208	229	382	408	1	1	4	2	39	41	84	77	70	74	161	123	1	1	5	3
		pesanti	54	52	89	91	-	1	-	2	7	11	15	15	11	16	21	20	-	1	-	2
	km. 81,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	262	281	471	499	1	2	4	4	46	52	99	92	81	90	182	143	1	2	5
FIRENZE-ROMA	leggeri	numero	426	456	802	848	2	5	5	8	126	117	225	215	229	220	403	380	2	5	5	8
		pesanti	160	219	283	385	1	4	1	6	34	42	60	82	59	67	101	131	1	4	1	6
	km. 273,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	586	675	1.085	1.233	3	9	6	14	160	159	285	297	288	287	504	511	3	9	6
COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	57	39	107	79	1	3	4	3	18	11	27	21	39	55	54	70	3	3	6	3
		pesanti	13	9	28	20	1	-	3	-	1	3	6	3	3	3	8	3	1	-	3	-
	km. 45,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	70	48	135	99	2	3	7	3	19	14	33	24	42	58	62	73	4	3	9
ROMA-CIVITAVECCHIA	leggeri	numero	51	59	105	111	-	3	-	4	18	20	31	38	29	29	57	61	-	3	-	4
		pesanti	15	11	17	21	1	-	1	-	4	5	4	7	9	12	9	14	1	-	1	-
	km. 65,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	66	70	122	132	1	3	1	4	22	25	35	45	38	41	66	75	1	3	1
ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA (tratto Roma-Torano)	leggeri	numero	166	166	344	305	3	1	3	2	54	67	101	123	74	106	153	185	3	1	3	2
		pesanti	16	14	33	24	1	-	1	-	3	3	8	4	11	5	21	9	1	-	1	-
	km. 79,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	182	180	377	329	4	1	4	2	57	70	109	127	85	111	174	194	4	1	4
ROMA-PESCARA (tratto Torano-Pescara)	leggeri	numero	80	70	135	129	1	1	1	1	14	10	19	24	24	19	34	46	2	1	2	1
		pesanti	17	18	26	26	-	-	-	-	3	6	4	9	4	7	5	11	-	-	-	-
	km. 114,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	97	88	161	155	1	1	1	1	17	16	23	33	28	26	39	57	2	1	2
ROMA-L'AQUILA-TERAMO (tratto Torano-Teramo)	leggeri	numero	86	67	154	121	1	-	1	1	13	18	24	26	19	31	33	48	1	-	1	1
		pesanti	5	7	10	9	-	-	1	-	-	1	1	1	-	1	-	1	-	-	1	-
	km. 87,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	91	74	164	130	1	-	2	1	13	19	25	27	19	32	33	49	1	-	2
ANCONA-PESCARA	leggeri	numero	207	188	355	349	1	1	2	4	50	49	88	89	81	82	142	155	1	1	2	6
		pesanti	66	74	119	142	-	1	1	2	13	16	30	29	25	26	57	44	-	1	1	2
	km. 133,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	273	262	474	491	1	2	3	6	63	65	118	118	106	108	199	199	1	2	3
ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	461	513	880	944	4	7	6	12	131	166	252	305	262	294	480	603	4	9	6	14
		pesanti	122	131	218	246	5	2	7	6	27	38	53	71	48	66	89	120	8	2	10	7
	km. 202,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	583	644	1.098	1.190	9	9	13	18	158	204	305	376	310	360	569	723	12	11	16



## Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti											Persone coinvolte in incidenti																										
			Totali				Mortali				Totali con conseguenze alle persone			Feriti			Morti																							
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	Valori trimestrali		Valori da inizio anno	Valori trimestrali		Valori da inizio anno																					
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame
CASERTA-NOLA-SALERNO	leggeri	numero	78	90	140	157	-	-	-	1	8	12	19	21	11	16	34	26	-	-	-	1																		
		pesanti	17	17	44	38	-	-	-	1	2	4	2	7	7	4	7	9	-	-	-	1																		
	km. 55,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	95	107	184	195	-	-	-	2	10	16	21	28	18	20	41	35	-	-	-	2																	
NAPOLI-CANOSA	leggeri	numero	162	139	292	311	2	3	3	3	27	28	41	58	39	60	69	105	2	3	3	3																		
		pesanti	34	46	68	76	-	2	-	2	3	8	7	13	4	12	8	18	-	3	-	3																		
	km. 172,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	196	185	360	387	2	5	3	5	30	36	48	71	43	72	77	123	2	6	3	6																	
PESCARA-CANOSA	leggeri	numero	172	178	305	335	2	3	4	3	43	52	69	77	92	118	136	164	4	4	7	4																		
		pesanti	57	75	106	136	2	-	3	2	11	14	25	27	15	22	36	37	2	-	3	2																		
	km. 239,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	229	253	411	471	4	3	7	5	54	66	94	104	107	140	172	201	6	4	10	6																	
CANOSA-BARI-TARANTO	leggeri	numero	60	72	114	119	2	1	2	2	12	22	20	30	25	50	37	62	2	2	2	3																		
		pesanti	21	19	37	34	1	2	2	2	5	6	7	10	4	7	7	13	1	2	2	2																		
	km. 143,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	81	91	151	153	3	3	4	4	17	28	27	40	29	57	44	75	3	4	4	5																	
TANGENZIALE DI NAPOLI	leggeri	numero	137	123	265	234	3	4	3	6	64	78	127	141	108	159	217	270	5	4	5	6																		
		pesanti	8	9	18	17	-	-	-	-	1	2	3	7	2	2	5	7	-	-	-	-																		
	km. 20,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	145	132	283	251	3	4	3	6	65	80	130	148	110	161	222	277	5	4	5	6																	
NAPOLI-SALERNO	leggeri	numero	129	123	241	222	-	3	3	5	56	45	99	83	94	67	154	112	-	3	3	5																		
		pesanti	14	17	28	41	-	-	-	-	2	6	8	10	3	8	10	11	-	-	-	-																		
	km. 51,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	143	140	269	263	-	3	3	5	58	51	107	93	97	75	164	123	-	3	3	5																	
MESSINA-CATANIA	leggeri	numero	92	55	188	141	-	-	-	-	24	25	51	39	50	49	109	68	-	-	-	-																		
		pesanti	22	24	42	48	-	-	-	1	7	5	14	13	10	5	20	13	-	-	-	1																		
	km. 76,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	114	79	230	189	-	-	-	1	31	30	65	52	60	54	129	81	-	-	-	1																	
MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano)	leggeri	numero	129	163	276	308	2	3	2	4	35	44	64	82	86	77	148	141	2	6	2	7																		
		pesanti	21	20	42	31	-	-	1	-	7	6	12	8	7	6	12	8	-	-	1	-																		
	km. 114,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	150	183	318	339	2	3	3	4	42	50	76	90	93	83	160	149	2	6	3	7																	
MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono)	leggeri	numero	2	3	2	7	-	-	-	-	2	-	2	-	5	-	5	-	-	-	-	-																		
		pesanti	1	1	1	1	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-																		
	km. 25,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	3	4	3	8	-	-	-	3	-	3	-	6	-	6	-	-	-	-	-																		
TOTALE GENERALE	leggeri	numero	7.510	7.352	13.743	13.716	78	100	125	172	2.203	2.332	3.845	4.199	3.859	4.127	6.658	7.363	91	117	142	207																		
		pesanti	2.467	2.556	4.516	4.694	32	42	63	79	561	620	1.003	1.067	829	920	1.453	1.578	40	51	75	91																		
	km. 5.391,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	9.977	9.908	18.259	18.410	110	142	188	251	2.764	2.952	4.848	5.266	4.688	5.047	8.111	8.941	131	168	217	298																	
			48	49	49	50	0,53	0,70	0,50	0,68	13	15	13	14	23	25	22	24	0,64	0,83	0,58	0,81																		



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

CONDIZIONI PREDOMINANTI PRESUNTE AL MOMENTO DELL'INCIDENTE		Totale incidenti				Incidenti con feriti				Incidenti mortali			
		1° trimestre		2° trimestre		1° trimestre		2° trimestre		1° trimestre		2° trimestre	
		N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Stato psico-fisico del conducente	Sonnolenza	118	1,42	153	1,53	59	2,92	49	1,85	1	1,25	6	5,45
	Malore	23	0,28	30	0,30	6	0,30	13	0,49	2	2,50	1	0,91
	Distrazione	562	6,78	718	7,20	238	11,78	403	15,18	6	7,50	26	23,64
	<b>Totale</b>	<b>703</b>	<b>8,48</b>	<b>901</b>	<b>9,03</b>	<b>303</b>	<b>15,00</b>	<b>465</b>	<b>17,52</b>	<b>9</b>	<b>11,25</b>	<b>33</b>	<b>30,00</b>
Distanza sicurezza		440	5,30	591	5,92	180	8,91	252	9,50	3	3,75	7	6,36
Ostacolo		343	4,14	345	3,46	22	1,09	29	1,09	–	–	2	1,82
Condizioni atmosferiche avverse		111	1,34	93	0,93	27	1,34	21	0,79	–	–	2	1,82
Sorpasso		155	1,86	190	1,91	51	2,51	66	2,49	–	–	1	0,91
Per altre cause ed imprecisate		6.543	78,88	7.857	78,75	1.438	71,15	1.821	68,61	68	85,00	65	59,09
<b>TOTALE GENERALE</b>		<b>8.295</b>	<b>100,00</b>	<b>9.977</b>	<b>100,00</b>	<b>2.021</b>	<b>100,00</b>	<b>2.654</b>	<b>100,00</b>	<b>80</b>	<b>100,00</b>	<b>110</b>	<b>100,00</b>



## L'AISCAT e l'Europa nella legislatura 2004-2009

(continua dalla prima pagina)

### INCONTRO DELL'AISCAT CON I MEMBRI ITALIANI DEL PARLAMENTO EUROPEO

Bruxelles – sede del Parlamento Europeo

1 dicembre 2004

#### *Intervento del Presidente dell'AISCAT Fabrizio Palenzona*

Seconda rete autostradale a pedaggio oggi in Europa per estensione, la rete italiana – gestita dalle 24 società rappresentate dall'AISCAT – è sicuramente quella che ha fatto da guida all'Europa.

È infatti generalmente poco noto che l'Italia aveva tra le due guerre mondiali già circa 500 km di autostrade a pedaggio, la cui costruzione è iniziata negli anni venti, e che già nel 1929 l'Italia si era dotata di una legge nazionale sulle concessioni.

Ancora nel dopoguerra l'Italia utilizzò estensivamente lo strumento del pedaggio – ben prima di altri Paesi europei – soprattutto dotandosi di un corpus normativo e tecnologico adeguato.

Grazie a queste attività oggi la rete autostradale a pedaggio rappresenta, con i suoi 5.593 km di estensione, l'86% della rete autostradale italiana ed è composta da infrastrutture nella quasi totalità ricadenti nella Rete Stradale Trans-Europea.

Poiché l'estensione è solo uno dei parametri caratteristici di una rete, va anche sottolineato che in termini di dotazioni sono presenti importanti strutture – l'Italia conta oltre il 60% delle gallerie stradali di tutta Europa –, oltre 1.000 pannelli a messaggio variabile, quasi 2.000 impianti Telepass utilizzati da ben oltre 4 milioni di utenti, che rappresentano tra l'altro più del 50% di tutti gli utenti europei di sistemi di telepedaggio.

Ancora, ci si avvale, nella gestione della rete di circa 30 centri locali di controllo del traffico, mutuamente coordinati ed in costante contatto con le forze di Polizia e di Pronto Intervento.

Le autostrade italiane in concessione sono anche interamente affiancate da una rete in fibra ottica che permette la gestione e lo scambio dati in tempo reale, sia tra le società concessionarie, che con il corpo di Polizia Stradale dedicato alla rete, che con enti ed organismi esterni.

In definitiva, non si tratta di una rete "chiusa" ma piuttosto di una rete "aperta" all'innovazione, al confronto, alle proposte.

L'AISCAT è da tempo impegnata a livello europeo, sia in progetti della Commissione Europea sia, quando le è stato richiesto, supportando le Autorità italiane in attività tecniche dedicate.

Fin dalla fine degli anni ottanta l'Associazione ha preso parte a progetti europei di ricerca, sia nel campo del telepedaggio (TARDIS, CASH, Move-it, CESARE) che nel campo delle informazioni all'utenza mediante segnali a messaggio variabile (VAMOS, EAVES).

L'AISCAT ha anche fatto da capofila nella partecipazione italiana nei progetti cosiddetti "Euroregionali" – quali SERTI e CORVETTE – che, cofinanziati dalla Commissione Europea, hanno permesso preziosi scambi di esperienze e cooperazione tra gli Organismi e le Autorità incaricate della gestione del traffico tra Paesi limitrofi.

L'Associazione ha supportato le Autorità italiane fin dalle prime fasi di definizione delle reti trans-europee, partecipando quindi alla stesura della proposta italiana relativa alla rete stradale, e proseguendo poi nella gestione, con le dotazioni telematiche e le modalità di scambio e trattamento di informazioni sul traffico. Ancora, l'Associazione italiana lavora nell'ambito dell'ASECAP, l'Associazione europea dei gestori di infrastrutture a pedaggio, che raggruppa oltre 120 società in rappresentanza di 16 Paesi, dell'Unione Europea e limitrofi.

In questo ambito l'AISCAT ha collaborato alla redazione di posizioni comuni su temi di rilevanza comunitaria, quali il telepedaggio e la sicurezza nelle gallerie stradali, oggetto di apposite Direttive emanate nell'aprile di quest'anno, oppure la tariffazione dei trasporti stradali, dossier, questo, ancora aperto.

Oltre a queste attività, l'Associazione ha seguito e segue le iniziative di maggior interesse generale, come lo sviluppo del sistema Galileo, o specifico, come le iniziative sulla sicurezza.

Su questo ultimo tema in particolare, l'AISCAT ha aderito nel corso del 2004 alla Carta Europea della Sicurezza Stradale, facendo parte del gruppo di organismi invitati a Dublino, a margine del Consiglio Trasporti, alla cerimonia di presentazione e firma della Carta.

Lungi dallo scemare, l'interesse dell'AISCAT per lo scenario europeo è naturalmente crescente, poiché il processo di integrazione fa sì che sempre più temi e sempre più in profondità divengano di rilevanza europea, perdendo quindi le strette connotazioni nazionali.

In maniera estremamente schematica si possono sintetizzare gli interessi del settore delle autostrade a pedaggio italiane in due grandi aree, cioè quella strategica – finanza, tariffe, mercati esteri etc. – e quella della gestione – tecnologie, norme tecniche, ricerca etc.-



## L'AISCAT e l'Europa nella legislatura 2004-2009

Nella prima fattispecie rientra naturalmente la proposta di Direttiva sulla tariffazione del trasporto stradale delle merci, che ha avuto una positiva prima lettura, molto apprezzata dall'AISCAT, da parte del Parlamento ma che è ancora in discussione presso il Consiglio.

Questa Direttiva affronta un tema – quello della formazione e calcolo della tariffa di pedaggio – ovviamente utile per chi, come le Società concessionarie, basa su di essa la propria esistenza.

Bene ha fatto a nostro giudizio il Parlamento Europeo a salvaguardare le concessioni – che meritano sicuramente un esame più approfondito a livello europeo – lasciando invece alla Direttiva il compito di definire un quadro di riferimento per quelle realtà che non si avvalgono dello strumento della concessione. Confidiamo che questo saggio approccio venga confermato nell'ulteriore esame che verrà fatto del dossier.

Su questo tema, va anche sottolineato che le tariffe italiane di pedaggio sono in pratica tra le più basse d'Europa e che soggiacciono ai vincoli più complessi e restrittivi per il loro adeguamento; non sembrano pertanto esservi margini per usi impropri o prelievi fiscali e parafiscali su di esse.

Strategica è anche l'attività di definizione di criteri e modalità per il Partenariato Pubblico Privato in Europa, che ha visto l'AISCAT contribuire alla consultazione aperta dalla Commissione Europea relativamente al Libro Verde sui PPP. L'Associazione è ovviamente interessata a seguire l'evoluzione delle politiche comunitarie al riguardo, soprattutto con riferimento alle concessioni, al momento oggetto di una comunicazione interpretativa, ma sulle quali – in carenza di un quadro normativo europeo completo e coerente – si possono creare malintesi e problemi tra le Autorità comunitarie e nazionali, come è successo per diversi Paesi, tra i quali l'Italia.

In particolare, appare necessario assicurare regole comuni che garantiscano reale parità di trattamento nelle varie fasi del rapporto concessorio, soprattutto riguardo la fase di scelta del contraente, ed il riconoscimento della natura privatistica del rapporto, nonché affrontare il problema delle infrastrutture transnazionali, ancora oggetto di lacune normative.

Sempre riguardo le concessioni, la possibilità di una loro integrazione con limitate opere complementari – bretelle, peduncoli – che per loro natura non costituiscono opere indipendenti, può essere un fondamentale supporto anche a politiche di trasporto intermodali, in quanto spesso queste opere sono un collegamento rapido a porti ed interporti.

Ancora, i dossier sulla "Company taxation" e sui "Servizi di interesse generale" sono di interesse anche quando, come è il caso del secondo, non coinvolgono direttamente il settore trasporti, almeno per il momento. Sempre nell'area strategica, il programma Marco Polo sull'intermodalità, le reti TEN, le linee guida di sostegno alla ricerca, le regole giuridiche sullo scambio digitale di documenti e di informazioni, rientrano nel campo d'interesse dei membri dell'AISCAT, così come anche la "Direttiva Servizi".

Altro argomento è la ormai prossima redazione dei bilanci – all'interno della Comunità Europea – secondo i principi contabili internazionali (IFRS), sul quale si evidenzia la peculiarità del settore delle concessionarie autostradali il quale, a nostro avviso, dovrà essere oggetto, in analogia a quanto avvenuto per altri settori, quali quelli bancario e assicurativo, di una normativa ad hoc almeno per quanto concerne alcune impostazioni "tipiche" che lo contraddistinguono.

All'uopo, l'AISCAT ha inoltrato – al Board dell'IFRIC, l'apposito Comitato dell'Ente Internazionale di Standardizzazione Contabile – una memoria nella quale sono state evidenziate le citate tematiche.

Infine, sempre per gli aspetti strategici, non va trascurato l'aspetto dell'estensione delle esperienze italiane sui mercati esteri, che vede concessionari italiani impegnati in alcune partnership e che ha visto il know-how italiano affermarsi di recente, nel caso del sistema di telepedaggio in Austria.

I corridoi europei che afferiscono all'Italia, come il V e l'VIII, o che lo attraversano, come i corridoi TEN, sono particolarmente importanti in quest'ottica. Dal punto di vista gestionale, assumono sicuramente rilevanza i criteri di applicazione delle Direttive approvate, come ad esempio le 2004/52 e 2004/54, rispettivamente sul telepedaggio e sulla sicurezza nei tunnels stradali.

Se infatti una volta approvate le Direttive la loro applicazione è formalmente seguita dai Comitati di Regolamentazione, pur tuttavia l'elemento politico di giudizio dei Parlamentari su interpretazioni di un testo che il Parlamento stesso ha contribuito a costruire, può in qualche caso rendersi opportuna, anche a tutela di specifici interessi nazionali, soprattutto ove, come nel caso del telepedaggio, gli operatori italiani sono impegnati in numerose attività di collaborazione a livello europeo per creare le basi di accordi bilaterali, propedeutici al lavoro – necessario – di soluzione degli attuali vuoti procedurali e legali per raggiungere l'interoperabilità su scala continentale.

## L'AISCAT e l'Europa nella legislatura 2004-2009

Inoltre, in prospettiva futura, il Parlamento verrà certamente chiamato ad esprimersi su attività di applicazione di moderne tecnologie al trasporto stradale, quali tecnologie di localizzazione, informazione, gestione dei dati etc. A tale proposito i membri dell'AISCAT sono quotidianamente impegnati in attività e ricerche che, talvolta per difetto di "marketing", vengono ignorate o osteggiate in Europa, come è stato il caso del Telepass, e sono pertanto pienamente disponibili a mettere la loro conoscenza a disposizione.

Da non trascurare infine il tema della sicurezza – come si è detto l'AISCAT ha aderito alla Carta Europea – sul quale si avverte l'opportunità di alcuni interventi, ad esempio sui calendari di circolazione dei veicoli merci o sulle normative di trasporto delle merci pericolose. In conclusione, l'AISCAT ritiene che l'esperienza acquisita dai concessionari autostradali italiani, in decenni di sviluppo e gestione di una rete a pedaggio tra le più estese a livello mondiale, costituisca un patrimonio per l'Europa.

Questo patrimonio, pur nel naturale divenire della costruzione europea, non va disperso o sprecato in nome di principi di uniformazione che tendono a imporre metodi uguali in tutta Europa per finanziare, pedaggiare, informare, gestire, poiché la ricchezza dell'Unione è invece proprio nel far convivere, armonizzandole, esperienze diverse dalle quali sia poi possibile cogliere gli elementi più utili per il bene ed il progresso comuni. A tal fine l'AISCAT si rende disponibile ad operare, come si conviene a livello europeo, in maniera strutturata sui dossier aperti e su quelli da aprire, cercando non solo di reagire, ma di proporre stimolando idee e dibattiti che possano magari portare a riproporre in chiave europea, opportunamente adattati, conoscenze, metodi e strumenti che hanno dimostrato di ben funzionare, esportando quindi la conoscenza italiana piuttosto che subire passivamente idee e piani altrui.

Su questi obiettivi, limitatamente alla propria sfera di competenza e nei modi istituzionalmente più appropriati, l'AISCAT è disponibile a cooperare sia su base permanente, su tavoli istituzionali magari dedicati ad ottimizzare il ruolo nazionale presso le Istituzioni europee, sia operando, in maniera anche molto rapida e proceduralmente agile, sui temi e dossier che verranno di attualità, con l'auspicio che questo primo incontro, ai massimi livelli della Rappresentanza Parlamentare nazionale a Bruxelles e dell'AISCAT, possa contribuire a rinforzare il ruolo dell'Italia in una Unione Europea estesa e complessa, nella quale il raggiungimento dei necessari obiettivi comuni va temperato con il rispetto e la salvaguardia delle specificità nazionali.

### CONFERENZA MINISTERIALE DEI MINISTRI DEI TRASPORTI DELL'UNIONE EUROPEA SULLA SICUREZZA STRADALE

Verona – 25 ottobre 2004

#### *Intervento del Presidente dell'AISCAT Fabrizio Palenzona*

L'AISCAT – Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori – annovera, tra le sue Associate, le 24 Società che hanno realizzato e gestito o si stanno adoperando per realizzare e gestire le autostrade ed i trafori internazionali che costituiscono la rete autostradale italiana in concessione e che gestiscono oggi nel loro complesso 5.593,3 km di autostrade a fronte dei quasi 6.500 km della rete autostradale italiana. Su tali tratte autostradali vengono percorsi annualmente oltre 77 miliardi di km di cui oltre 18 miliardi da veicoli pesanti. Inoltre l'AISCAT è membro dell'ASECAP, l'Associazione Europea dei gestori di infrastrutture a pedaggio, formata da membri di 16 Paesi europei, sia UE che non UE, in rappresentanza di oltre 120 società che gestiscono circa 23.000 km di infrastrutture a pedaggio. Coinvolte da tempo nelle attività lanciate dalle Istituzioni Europee, AISCAT ed ASECAP sono entrambi tra i primi firmatari della Carta Europea per la sicurezza stradale, impegnate appieno nel raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della sicurezza fissati dalla Commissione, e proprio AISCAT ha la responsabilità di coordinare il Comitato Tecnico dell'ASECAP che opera sulla sicurezza.

Le autostrade a pedaggio sono le strade europee con le migliori prestazioni in termini di sicurezza, come comprovato dai dati statistici sul fenomeno, nonostante i fortissimi incrementi di traffico registrati, che hanno progressivamente causato fenomeni di congestione nei nodi più critici della rete; si pensi che in Italia dal 1986 al 2003 si è avuto un incremento di traffico pari a 97,33%, a fronte di un aumento dell'estesa autostradale di solamente 379 km (+7,57%).

Ciononostante, l'indice di mortalità nello stesso periodo è passato da 1,71 decessi per 100 milioni di km percorsi a 0,71, quindi è ben più che dimezzato; posso anche anticipare che, nel primo semestre del 2004, questo tasso è sceso a 0,58, con una ulteriore diminuzione del 27,7%.

Questi dati comprovano i contenuti di una recente relazione del Governo Italiano al Parlamento sulla sicurezza stradale, ove si dice che: "È degno di nota il fatto che l'indice di pericolosità del sistema autostradale risulti notevolmente più basso di quello delle strade provinciali e statali, nonostante la velocità dei veicoli su

## L'AISCAT e l'Europa nella legislatura 2004-2009

questo tipo di infrastruttura sia tendenzialmente più elevata e i valori del traffico particolarmente intensi. Il dato appare evidenziare una cura particolare per la sicurezza stradale su questo tipo di infrastruttura". Analoga valutazione sulla efficacia in termini di sicurezza delle infrastrutture autostradali è stata espressa, proprio nel corso del I° salone internazionale della sicurezza stradale tenutosi lo scorso anno a Verona, dai responsabili del progetto Eurorap, partecipato da tutti gli Automobile Club d'Europa.

A questi risultati si è giunti naturalmente con un'azione prolungata nel tempo e con contributi diversi, poiché è noto a tutti noi che i fattori in gioco nella sicurezza stradale sono molteplici, coinvolgendo uomo, infrastruttura e veicolo in diversi modi.

Da segnalare ad esempio in Italia i risultati positivi prodotti dalla adozione, recente e fortemente voluta dal Ministro Lunardi, delle nuove norme del Codice della strada, tra cui, in particolare, la cosiddetta patente a punti.

Il successo della patente a punti è soprattutto un successo di carattere culturale, in quanto dimostra – al di là di ogni dubbio – come correggendo le devianze del comportamento dei conducenti sia possibile influire in maniera significativa sulla incidentalità.

Le autostrade a pedaggio giocano però un ruolo particolare come detto, in quanto in questo caso l'infrastruttura fa la differenza; infatti, di per sé le tratte autostradali hanno generalmente caratteristiche strutturali e dotazioni che, molto raramente, altre strade possono avere. A titolo di esempio: la doppia carreggiata e quindi la mancanza di intersezioni a raso, le gallerie a doppio fornice, la recinzione ed i caselli che inibiscono il transito e l'attraversamento ad animali, pedoni, ciclisti, ecc. .

Nel caso delle autostrade a pedaggio, queste sono anche usualmente caratterizzate da standard qualitativi elevatissimi, sia nelle strutture che nella loro gestione. Ciò è reso possibile dall'applicazione di un principio fondamentale, cioè che i proventi del pedaggio vengono reinvestiti sull'infrastruttura che li ha generati, rendendo quindi disponibili quelle risorse altrimenti non rintracciabili, soprattutto a fronte di una congiuntura sfavorevole, nel bilancio dello Stato.

L'esperienza italiana ha permesso di determinare una corrispondenza diretta, inequivocabile, tra gli investimenti che i concessionari effettuano in sicurezza – in pavimentazioni drenanti, in manutenzioni, in impianti, in formazione del personale – ed i risultati, come quelli che vi ho citato, in termini di miglioramento delle condizioni di sicurezza.

Questo degli investimenti è un nodo fondamentale. Le infrastrutture e la loro gestione richiedono risorse, richiedono professionalità dedicate. Tutto questo è stato ottenuto in Europa nel caso delle autostrade a pedaggio che quindi non solo svolgono un fondamentale servizio

alla mobilità europea, ma lo svolgono in condizioni qualitativamente migliore delle altre infrastrutture, soprattutto con riferimento alla sicurezza.

Il pedaggio autostradale in Europa è quindi un successo, reso possibile dall'esistenza negli Stati Membri di strumenti legislativi e finanziari, il principale dei quali è la concessione, che hanno consentito lo svilupparsi del settore, permettendo di costruire e soprattutto mantenere nel tempo a standard elevati, infrastrutture di qualità. Le autostrade a pedaggio quindi stanno facendo la loro parte, nella costruzione, nella manutenzione, nella gestione, nella ricerca nazionale ed internazionale, non lesinando investimenti e ottenendo risultati in linea con gli obiettivi europei.



### DOCUMENTO DI POSIZIONE AISCAT SU:

**Libro Verde UE - COM (2004) 327  
relativo al Partenariato Pubblico-Privato  
ed al Diritto Comunitario  
degli appalti pubblici e delle concessioni**

**Roma, 29 luglio 2004**

#### 1. PREMESSA

Il presente documento rappresenta il contributo dell'AISCAT – Associazione Italiana delle Società Concessionarie di Autostrade e Trafori – alla consultazione promossa dalla Commissione Europea in materia di Partenariato Pubblico-Privato. Attraverso tale documento, l'Associazione si prefigge lo scopo di portare all'attenzione di codesta Commissione, che ringraziamo per l'opportunità fornitaci, la posizione e l'esperienza del comparto autostradale italiano in concessione riguardo il complesso tema dell'intervento privato nella realizzazione e/o gestione di opere pubbliche, campo nel quale ci auguriamo si possa quanto prima addivenire ad una armonizzazione in ambito europeo al fine di portare uniformità e certezza di regole a tutti gli operatori sia pubblici che privati.

Nel condividere questo obiettivo con la Commissione, l'AISCAT conferma la sua piena disponibilità a contribuire in modo fattivo al dibattito aperto, anche al di là della partecipazione al processo di consultazione in corso. Consapevole che l'iter appena avviato vedrà una lunga serie di attività successive e che il processo in corso durerà presumibilmente diversi anni, l'AISCAT vuole essere presente, nei modi previsti dalle procedure comunitarie, nei diversi passi che verranno intrapresi, e si

## L'AISCAT e l'Europa nella legislatura 2004-2009

rende fin d'ora disponibile a partecipare attivamente a seminari, dibattiti e ulteriori consultazioni che si dovessero aprire sul tema.

Tutto ciò forte di un'esperienza del settore delle autostrade a pedaggio italiane, più appresso descritto nel dettaglio, che è stato precursore delle iniziative di PPP in Europa, considerando che la prima autostrada a pedaggio italiana fu aperta al traffico nel 1925 e che quindi il relativo schema di PPP era stato impostato già diversi anni prima.

Nel fare ciò si intende porsi nel solco tracciato dalla stessa Commissione Europea, Direzione Generale Trasporti ed Energia la quale nella sua comunicazione COM 2003/0132, nella Parte I "Strumenti finanziari e di gestione più efficienti per lo sviluppo della rete Transeuropea di Trasporto", dichiara che "bisogna diffondere le buone pratiche e aggiornare il quadro normativo esistente per rendere più interessanti le formule PPP, in particolare per gli investitori privati...". L'AISCAT ritiene infatti assolutamente corretta questa posizione definita dalla Direzione Generale Trasporti ed Energia, che sottolinea come i PPP siano di per sé non un fine, ma un mezzo per coinvolgere capitale privato nell'infrastrutturazione dell'Unione.

## 2. L'AISCAT, I SUOI MEMBRI, LE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI IN ITALIA

### 2.1. L'AISCAT ed i suoi membri

L'AISCAT – Associazione Italiana Società Concessionarie di Autostrade e Trafori – è stata costituita nel 1966 con il compito di raccogliere e confrontare le esperienze e le esigenze comuni alle Associate, interessandosi a tutte le problematiche inerenti la programmazione, la costruzione e l'esercizio delle autostrade e trafori in concessione a pedaggio.

L'attenzione dell'AISCAT è da sempre stata indirizzata su due direttrici fondamentali:

- armonizzazione delle procedure e comportamenti di ciascuna Associata nelle modalità operative del servizio, nei rapporti con gli utilizzatori e con le Amministrazioni Pubbliche di riferimento: il tutto nel rispetto delle singole autonomie decisionali;
- promozione di posizioni comuni, relativamente ad interessi ed esigenze del settore, e loro conseguente rappresentazione in tutte le sedi competenti, nazionali ed internazionali.

All'Associazione aderiscono, come associate effettive, le società, enti o consorzi titolari di una concessione per la costruzione e/o l'esercizio di autostrade o trafori autostradali a pedaggio in Italia; attualmente, le Associate sono 24 e la loro competenza si estende per circa 5.500 chilometri di rete.

### 2.2. Le concessioni autostradali in Italia

In Italia la concessione di autostrade, quale species del genus concessione di costruzione e gestione di opere pubbliche, venne utilizzata sin dalla realizzazione della prima autostrada – la Milano Laghi – nel 1925, con alcune caratteristiche, tra le quali il pedaggio, fino ad oggi mantenute costanti per le autostrade italiane.

La prima legge generale di riferimento dell'istituto è stata la n. 1137 del 1929, di grande rilievo per aver stabilito che non solo i soggetti pubblici, ma anche i privati potevano essere destinatari della concessione. Successivamente, su questo terreno normativo di base, sono state adottate parecchie leggi speciali, volte a prevedere e disciplinare fattispecie ad hoc.

Negli anni '50, la Legge n. 463 del 1955 (c.d. "Legge Romita") ha rappresentato il primo momento di programmazione settoriale e di disciplina complessiva della materia autostradale, caratterizzata dalla scelta del metodo concessionale come strumento principale per la costruzione della rete autostradale. Con tale legge, in particolare, si è proceduto alla definizione di una serie di aspetti del rapporto concedente-concessionario la cui determinazione era originariamente rimessa alla autonomia delle parti in sede di convenzione.

Sulla base essenzialmente di tale impianto normativo, tra gli anni '50 e la prima metà degli anni '70, l'Italia ha costruito una rete autostradale a pedaggio tra le più importanti d'Europa. Successivamente, è intervenuto il blocco nella costruzione delle autostrade voluto con la legge n. 287 del 28 aprile 1971.

L'evoluzione della legislazione italiana in materia, secondo uno schema conforme con i principi comunitari è stata rimarcata in particolare con la legge 109/94 (c.d. Legge Merloni) e successive modificazioni – attualmente in vigore – con la quale viene previsto che l'affidamento dei lavori pubblici in concessione avvenga esclusivamente nel caso in cui questa abbia ad oggetto, oltre alla esecuzione, anche la gestione delle opere e stabilisce che l'unica procedura ammessa è quella della licitazione privata.



## L'AISCAT e l'Europa nella legislatura 2004-2009

Nella fase di transizione tra vecchio e nuovo regime normativo, di estrema importanza per il settore è stata la c.d. Direttiva Costa-Ciampi emanata nel 1998 dal Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto con il Ministro del Tesoro, in cui sono stati fissati i criteri ed i principi da seguire in fase di revisione delle concessioni autostradali. Il senso di tale provvedimento è stato quello di sottolineare da un lato la necessità del ricorso per il futuro, a procedure di evidenza pubblica per l'affidamento delle concessioni, e di fissare, dall'altro, i criteri per risolvere le controversie insorte sul pregresso.

### 3. IL LIBRO VERDE E LE SUE DOMANDE: ANALISI DI DETTAGLIO

#### 1. Quali tipi di operazioni di PPP puramente contrattuali conoscete? Tali operazioni sono oggetto di una regolamentazione specifica (legislativa o di altro tipo) nel vostro Paese?

In Italia, il fenomeno di PPP puramente contrattuale è molto diffuso. L'esperienza più importante è certamente quella autostradale, applicazione, diffusa, sia per la lunga pratica che per l'estesa, su tutto il territorio nazionale. Negli ultimi tempi però, soprattutto sotto la spinta delle innovazioni introdotte dalla legge n. 109 del 11 febbraio 1994, come successivamente modificata, il PPP si è andato molto sviluppando. Ciò grazie al fatto che i privati possono non solo suggerire all'amministrazione concedente le opere di PPP da inserire in programma, ma anche rendersi promotori di iniziative per le quali presentano il progetto preliminare e il piano economico finanziario. In questo modo, si solleva l'amministrazione da una serie di adempimenti senza perciò compromettere la concorrenzialità dell'operazione, dal momento che il concedente, dopo aver riconosciuto il pubblico interesse dell'iniziativa, deve scegliere con gara le imprese che, nella successiva fase negoziata, concorreranno con il promotore per l'affidamento della concessione.

Si tratta, tuttavia, di una procedura non certo snella, perché i momenti concorsuali rischiano di moltiplicarsi se già nel momento programmatico le proposte da inserire in programma riguardanti la stessa opera risultano più di una, ma con caratteristiche diverse.

Meno diffuso è, invece, il PFI. Soltanto recentemente, con la modifica introdotta nella citata legge 109 dalla legge n. 166 del 2002 è stata legislativamente sancita la possibilità di una concessione bilaterale, senza cioè la presenza dell'utente (art. 19, 2-ter). Ma si tratta di istituto la cui utilizzazione è stata finora pressoché nulla.

Inoltre, accanto alla figura della concessione ad iniziativa del promotore, trattata negli articoli 37-bis e seguenti della legge n. 109/94, il legislatore italiano ha normato (art. 19 e art. 21 Legge 109/94) la concessione ad iniziativa dell'amministrazione, la cui procedura di aggiudicazione è modellata sullo schema della licitazione privata, contrariamente alla Direttiva comunitaria che prevede l'unico obbligo del rispetto di pubblicità e termini.

Quanto ai settori ex esclusi, oggi speciali, la situazione italiana è analoga a quella europea, nel senso cioè che non è disciplinato il modo in cui viene scelto il concessionario. Nella Comunicazione interpretativa del 2000 (par. 3.3), è prospettata però una soluzione che presenta un aspetto problematico, perché non è sempre agevole stabilire quando un ente si possa considerare "operante specificamente in uno dei quattro settori" (Direttiva 93/38) e, conseguentemente stabilire quando, viceversa, si debba applicare la direttiva sui settori "tradizionali", trattandosi di enti non operanti specificatamente nei quattro settori. Sarebbe gradito un chiarimento in questo senso.

#### 2. Secondo la Commissione, il recepimento nel diritto nazionale della procedura di dialogo competitivo permetterà alle parti interessate di disporre di una procedura particolarmente adeguata all'aggiudicazione dei contratti qualificati come appalti pubblici in occasione dell'attuazione di un PPP di tipo puramente contrattuale, pur preservando i diritti fondamentali degli operatori economici. Condividete questo punto di vista? Se no, perché?

La normativa sul dialogo competitivo, di cui all'art. 29 della direttiva 2004/18/CE, è sicuramente importante, perché cerca di dare soluzione al nodo di realizzazione di interventi particolarmente complessi anche allorché le amministrazioni interessate sono impossibilitate ad individuare i mezzi per soddisfare le proprie esigenze o a valutare ciò che il mercato può offrire.

Si ritiene, però, che sarebbe utile che la Commissione chiarisse meglio sia i presupposti in presenza dei quali è possibile fare ricorso a detta nuova procedura e sia le modalità di svolgimento della procedura stessa, in particolare laddove si ipotizza che essa "si svolga in fasi successive, in modo da ridurre il numero di soluzioni da discutere".

Né risulta chiara nei suoi meccanismi operativi la possibilità di pervenire ad una pluralità di offerte, così come non sembra preservare i "diritti d'ingegno" il fatto che le amministrazioni interessate entrino in possesso dell'apporto del privato senza nemmeno prevedere in via generalizzata forme di rimborso dei costi sostenuti per i partecipanti al dialogo.

## L'AISCAT e l'Europa nella legislatura 2004-2009

Nel complesso, peraltro, l'intera procedura potrebbe risultare di difficile attuazione pratica per la parte concernente il divieto di rilevare agli altri partecipanti "le **informazioni riservate** comunicate dal candidato partecipante al dialogo...".

### **3. Per quanto riguarda questi contratti, esistono secondo voi altri punti, oltre a quelli relativi alla scelta della procedura d'aggiudicazione, che potrebbero causare problemi riguardo al diritto comunitario degli appalti pubblici? Se sì, quali e per quali ragioni?**

Si ritiene opportuno segnalare che nell'applicazione in Italia non viene utilizzata la procedura negoziata prevista per i casi in cui il bando riguardi: "...lavori la cui natura o i cui imprevisti non consentano una fissazione preliminare e globale dei prezzi". In tali casi, infatti, non si è ritenuto fosse consentito dalle disposizioni comunitarie il ricorso alle procedure derogatorie, ma si è reputato che tali situazioni giustificassero unicamente un compenso c.d. "a misura".

Inoltre è la stessa portata del concetto di "rischio" – diffusamente considerato nell'ambito della Comunicazione interpretativa del 2000 – che sembrerebbe ancora non ben chiara. Basti pensare che le nuove direttive comunitarie di cui al "pacchetto legislativo" non menzionano il rischio nemmeno con riferimento alla gestione.

Per contro in Italia, esso è stato finora connesso strettamente ed unicamente al concetto di "gestione/sfruttamento" di un'opera. E ciò proprio perché il concetto di "rischio" è stato considerato sempre e solo come sommatoria tra "rischio di costruzione" e "rischio della domanda" senza tenere in alcun conto il "rischio della disponibilità", perché non chiaro e, come tale, non considerato.

### **4. Avete già organizzato, partecipato, o avuto l'intenzione di organizzare o partecipare ad una procedura d'attribuzione di una concessione nell'Unione? Che esperienza ne avete ricavato?**

Le principali esperienze avute dall'Aiscat in ambito di concessioni europee hanno riguardato i seguenti progetti:

facenti capo all'associata **Autostrade per l'Italia S.p.A.**

#### **M6 Toll – Gran Bretagna**

La Birmingham Northern Relief Road, la prima autostrada a pedaggio in Inghilterra, è stata aggiudicata in concessione alla società Midland Expressway Limited (MEL), partecipata da Autostrade SpA (25%) e

dall'australiana Macquarie Infrastructure Group (75%). L'infrastruttura, di 43 km, è entrata in esercizio a dicembre 2003 ed è stata realizzata in project financing, senza beneficiare di fondi o garanzie governative. La concessione ha una durata di 53 anni; il pedaggio iniziale ed i suoi successivi adeguamenti non sono sottoposti a vincoli.

#### **Esazione del pedaggio – Austria**

L'iniziativa consiste nella realizzazione e gestione di un sistema di telepedaggio per gli autoveicoli pesanti su circa 2.000 km di rete viaria in Austria.

La gara, indetta dall'Ente austriaco per la gestione del sistema stradale e autostradale (ASFINAG), è stata aggiudicata alla società EUROPASS (100% Autostrade SpA) nel 2002.

Il sistema di esazione è entrato in esercizio a gennaio 2004: la concessione ha una durata di 10 anni da tale data.

Lo schema di project financing su cui è stato costruito l'intervento prevede un fee annuale corrisposto da Asfinag ad Europass per la realizzazione e gestione del sistema. Il compenso non sarà legato all'andamento del traffico, né verrà indicizzato alle tariffe.

#### **Facenti capo alle Associate **Autostrada Torino-Milano (ASTM) e SINA****

#### **A69 – Gran Bretagna**

La RoadLink A69 è una delle società interessate dal programma DBFO (Design, Build, Finance & Operate) con cui il governo inglese ha cercato di incrementare il settore privato della gestione dei servizi, tra cui anche quello delle autostrade e delle strade extraurbane principali, nel caso specifico a fronte della corresponsione di un pagamento, da parte della Highways Agency, in funzione dell'entità del traffico veicolare (c.d. pedaggio ombra). La A69 è stata data in concessione al Consorzio RoadLink A69 Ltd. (Henry Boot, Impregilo, AWG Project Investment PLC, Pell Frischmann, ASTM – SINA) per un periodo di 30 anni, includendo nella concessione la costruzione di un tratto di tangenziale per una lunghezza di circa 3,6 km (Haltwhistle bypass), il rifacimento di parte della pavimentazione, il rifacimento o la sistemazione di opere esistenti, il miglioramento dell'illuminazione di alcuni punti critici ed altre opere similari. Per dare vita alla Concessione e procedere alla realizzazione delle opere di ammodernamento si è proceduto ad accendere un finanziamento con la Loyds Bank Plc. Al termine della concessione la RoadLink A69 Ltd. dovrà restituire alla Highways Agency l'autostrada in condizioni già predefinite.

## L'AISCAT e l'Europa nella legislatura 2004-2009

### **5. Ritenete che l'attuale quadro giuridico comunitario sia sufficientemente preciso per garantire la partecipazione concreta ed effettiva di società o gruppi non nazionali alle procedure d'aggiudicazione di concessioni? Secondo voi, in questo contesto è abitualmente garantita una concorrenza reale?**

L'attuale quadro giuridico europeo garantisce dal punto di vista formale l'accesso ai mercati nel rispetto delle condizioni previste dal Trattato.

Nondimeno, la complessità delle normative nazionali, per lo più risultante dalla stratificazione normativa accumulata negli anni, vanifica spesso tale principio, rendendo di fatto non sostanziale il rispetto dello spirito del Trattato. Ancora più "opaca" risulta poi la realtà operativa di quei Paesi che sono tuttora privi di normativa in proposito.

In tale quadro, un importante passo avanti potrebbe essere rappresentato, ad esempio, dalla creazione di una banca dati, accessibile via internet, contenente le normative nazionali (applicabili alle concessioni) di tutti gli Stati membri, normative che andrebbero tradotte in tutte le lingue ufficiali della UE (posto che la traduzione nelle tre sole "lingue di lavoro" europee – inglese, francese, tedesco – non sembra sufficiente a garantire un'adeguata parità di trattamento); laddove un Paese non avesse una normativa specifica sul tema, si dovrebbero in ogni caso fornire informazioni circa le *consuetudini* in esso presenti sull'argomento.

Una simile banca dati, lungi dal costituire la soluzione a tutti i menzionati problemi, avrebbe comunque il considerevole merito di garantire a priori migliori condizioni di accesso al mercato transnazionale delle concessioni, visto che permetterebbe di superare uno dei principali ostacoli – se non il primo – incontrato in queste occasioni dagli operatori del settore, ossia quello della comprensione delle normative straniere.

### **6. Pensate che un'iniziativa legislativa comunitaria mirante a regolamentare la procedura d'aggiudicazione di concessioni sia auspicabile?**

L'Italia ha sinora ritenuto necessario regolamentare con legge la procedura di aggiudicazione delle concessioni di lavori pubblici e la figura del promotore, che su tale istituto si innesta.

Ciò ha irrigidito gli interventi delle amministrazioni – dato anche il contenuto specifico delle regole che sono state individuate dal legislatore nazionale – ma ha consentito di trattare in maniera uniforme un istituto che ha avuto una diffusione considerevole nel Paese e che da ultimo, ha registrato una larga diffusione di interventi promossi dai "promotori".

Inoltre, va sottolineato positivamente il fatto che la attivazione del meccanismo del promotore ha consentito di prestare maggiormente attenzione alle esigenze del sistema produttivo e del territorio, spingendo innanzitutto i decisori a compiere, in tempi compatibili con l'economia anziché con la sola "politica", scelte condivise intorno a esigenze concrete.

Riteniamo che si tratti di un'esperienza di cui potrebbe essere utile tener conto a livello comunitario.

Detto questo, va comunque sottolineato che affrontare il tema delle concessioni senza inquadrarlo nel più vasto ambito dei PPP sarebbe un'operazione incompleta e lascerebbe spazio a incertezze e confusione nell'applicazione delle forme di PPP che non ricadono in questo ambito.

Appare quindi opportuno omogeneizzare a livello europeo i PPP in generale e collocare le concessioni al loro interno.

### **7. In maniera più generale, se ritenete che sia necessario che la Commissione proponga una nuova azione legislativa, esistono a vostro parere ragioni oggettive per regolamentare tramite un tale atto tutti i PPP di tipo contrattuale, siano essi qualificabili come appalti pubblici o come concessioni, per sottoporle a identici regimi d'aggiudicazione?**

Sicuramente pratiche e, ancor più, regole omogenee, utilizzate da parte di tutti gli operatori degli Stati membri garantirebbero una concorrenza maggiore di quanto non avvenga oggi.

Tuttavia, si deve osservare che solo una ricognizione dettagliata e completa delle realtà operative praticate nei vari Paesi prima del varo di qualsiasi normativa legislativa potrebbe ridurre le difficoltà di pratiche/regole che comunque andrebbero costruite in maniera armonica e sistematica e sufficientemente chiara.

Inoltre, va tenuto in grande conto che "l'allargamento" ha unito Paesi con tradizioni molto differenti tra loro ed è scontata la problematicità di pervenire nel breve, medio periodo ad una uniformità applicativa da parte di tutti gli operatori in forza delle differenti esperienze, culture e strutture sulle quali poter contare.

Ne consegue una proposta di operare per "passi successivi", comunque verso un quadro generale che racchiuda all'interno della trattazione dei PPP tutte le fattispecie di interesse, non limitandosi cioè a trattare nel dettaglio solo alcune di esse, tralasciando le altre.

Da notare anche che il concetto di omogeneità non implica automaticamente il ricorso a procedure e scelte identiche indipendentemente dal settore considerato;

## L'AISCAT e l'Europa nella legislatura 2004-2009

infatti, il ricorso ai PPP nel caso dell'edilizia pubblica potrebbe richiedere clausole diverse da quelle applicabili ai trasporti, e ciò atteso che il fine da raggiungere è il coinvolgimento dei capitali privati e non una uniformazione forzata delle procedure.

In quest'ottica si potrebbe pertanto pensare all'individuazione di specificità settoriali, che porterebbero ad una normativa differenziata "orizzontalmente", ma uguale in tutta Europa, invece che "verticalmente" (cioè per Stato Membro come è oggi), così da pervenire a regimi di aggiudicazione omogenei, piuttosto che a "regimi di aggiudicazione identici".

**8. In base alla vostra esperienza, l'accesso degli operatori non nazionali alle formule di PPP di iniziativa privata è garantito? In particolare, nei casi in cui le amministrazioni aggiudicatrici invitano a presentare un'iniziativa, tale invito è generalmente oggetto di pubblicità adeguata ad assicurare l'informazione di tutti gli operatori interessati? Viene organizzata una procedura di selezione realmente concorrenziale per garantire l'attuazione del progetto stesso?**

Allo stato attuale, ed in base alle esperienze sinora registrate in Italia, l'accesso al partenariato pubblico-privato da parte di operatori extranazionali risulta garantito, sotto il profilo formale, sia per quanto riguarda le procedure di selezione del contraente privato sia per quanto riguarda le successive procedure di aggiudicazione.

Pur tuttavia, il semplice rispetto delle garanzie formali non sembra sufficiente al raggiungimento di una reale e sostanziale concorrenza, qualora non vengano preventivamente ed a monte chiariti, con esattezza e soprattutto uniformità, i criteri che dovrebbero permettere di arrivare all'adozione di principi quali trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento; ci si riferisce ad esempio allo stesso concetto di "pubblicità adeguata" – riportato proprio nella presente domanda – riguardo al quale sarebbe quantomeno auspicabile che venga stabilito, a livello europeo, cosa debba intendersi con il termine "adeguata".

**9. Quale sarebbe secondo voi la migliore formula per assicurare lo sviluppo di PPP di iniziativa privata nell'Unione europea pur garantendo il rispetto dei principi di trasparenza, di non discriminazione e di parità di trattamento?**

Premesso che una compiuta risposta a tale domanda potrà, evidentemente, essere formulata solo dopo aver conosciuto gli esiti della presente consultazione, secondo la scrivente è tuttavia opportuno in questa sede portare all'attenzione della Commissione la seguente riflessione: in una futura, ed eventuale, attività normativa a livello

europeo, la regolazione del partenariato dovrebbe essere intesa non come il "fine" ultimo da raggiungere, bensì come il "mezzo" per imprimere una accelerazione nello sviluppo infrastrutturale dei Paesi membri. Perdendo di vista questo aspetto difatti, si rischierebbe di arrivare ad avere una normativa sul PPP magari perfettamente garantista ed inappuntabile dal punto di vista giuridico, ma assolutamente inutile dal lato sostanziale in quanto – ad esempio – giudicata troppo onerosa e vincolante dagli operatori e quindi, di conseguenza, lasciata in disparte.

**10. Che esperienza avete riguardo alla fase successiva alla selezione del partner privato nelle operazioni di PPP contrattuali?**

Sembrirebbe opportuno che la disciplina della fase esecutiva dei fenomeni di PPP tenesse conto di una caratteristica naturale del rapporto: la durata di tale momento, normalmente diluita in un rilevante arco temporale, cui corrisponde la difficile prevedibilità, al momento dell'instaurarsi del rapporto, delle evoluzioni della realtà e delle precise condizioni e modalità di futuro adeguamento del rapporto contrattuale.

Rilevato che nello stesso Libro Verde si tiene sostanzialmente conto di tale problematica, sembrerebbe opportuno chiarire, a livello comunitario la portata di concetti quali "modifica sostanziale dell'oggetto del contratto", specie se dalla differente valutazione della sostanzialità di una modifica, deve dipendere l'avvio o meno di una nuova procedura concorsuale.

**11. Siete a conoscenza di casi nei quali le condizioni d'esecuzione – comprese le clausole d'aggiornamento – hanno potuto avere un'incidenza discriminatoria o hanno potuto costituire un ostacolo ingiustificato alla libera prestazione di servizi o alla libertà di stabilimento? Se sì, potete descrivere il tipo di problemi incontrati?**

Non siamo a conoscenza di casi del tipo indicato.

**12. Siete al corrente di pratiche o di meccanismi di valutazione di offerte con conseguenze discriminatorie?**

Premesso che l'AISCAT, in quanto Associazione di categoria, non partecipa a gare e quindi non entra in diretto contatto con le relative procedure, è doverosa una certa cautela nell'esprimere un giudizio su talune pratiche attualmente invalse a livello nazionale e per le quali si potrebbe formalmente adombrare la non ottemperanza al Diritto Comunitario.

Difatti alcune di esse, e si fa l'esempio della normativa italiana relativa alla figura del "promoter", talvolta oggetto



## L'AISCAT e l'Europa nella legislatura 2004-2009

di critica, nella pratica stanno dimostrando notevole efficacia nello stimolare l'ingresso del settore privato nella realizzazione di infrastrutture.

Alcuni esempi nazionali potrebbero pertanto contribuire alla definizione di quelle "specificità settoriali" introdotte in precedenza al punto 7.

### **13. Condividete la constatazione della Commissione secondo la quale alcune operazioni del tipo "step-in" possono porre problemi in termini di trasparenza e di parità di trattamento? Conoscete altre "clausole tipo" la cui attuazione potrebbe causare problemi simili?**

In Italia la normativa vigente prevede il c.d. "subentro", di cui all' art. 37 octies della legge n. 109/94 e s.m.i., grazie al quale viene impedita la risoluzione di un rapporto concessorio allorquando, su designazione dei finanziatori, una nuova società subentra nella concessione e fa cessare entro breve termine le cause di inadempimento, previo assenso da parte del concedente, condizionato al fatto che la società designata abbia caratteristiche tecniche e finanziarie sostanzialmente equivalenti all'originario concessionario.

Manca, però, ancora il decreto ministeriale di fissazione dei criteri e delle modalità attuative delle previsioni della norma stessa.

Peraltro, nel condividere l'auspicio della Commissione per una maggiore trasparenza e parità di trattamento, si deve richiamare l'attenzione sul fatto che il problema resta reale e qualora la soluzione sperimentata a livello italiano non fosse condivisa occorrerebbe comunque trovare positivo sbocco al problema, specie nell' ambito di operazioni complesse come le concessioni di costruzione e gestione.

### **14. Ritenete che sia necessario chiarire a livello comunitario alcuni aspetti attinenti al quadro contrattuale dei PPP? Se sì, su quale(i) aspetto(i) dovrebbe incentrarsi tale chiarificazione?**

Nel raccogliere l'invito della Commissione, si ritiene che sarebbe recepito con grande favore un contributo chiarificatore in ordine a:

- il concetto di "rischio", atteso che le stesse chiarificazioni apportate da parte di Eurostat non possono ritenersi esaustive di una problematica che, quantomeno in Italia, continua ad essere cruciale per la stessa corretta comprensione del concetto di "partenariato pubblico privato" accolto a livello comunitario;
- la specificazione delle modalità applicative della norma di cui all'art. 61 della direttiva 2004/18, concernente la aggiudicazione al concessionario di lavori

complementari alla concessione, le cui finalità, peraltro, risultano assolutamente manifeste, ancorché l'aver operato una pedissequa trasposizione dalla normativa sugli appalti nell'ambito delle concessioni non giovi alla chiarezza applicativa;

- la linea di demarcazione tra contributo pubblico ed "aiuto di Stato", in particolare con riferimento alle garanzie pubbliche offerte al privato;
- la esatta linea di demarcazione tra concessione di lavori e concessione di servizi, atteso che entrambe mutuano la propria definizione dall'appalto, ma la prima è regolamentata dal diritto comunitario, mentre la seconda è retta solamente dai principi del Trattato;
- le ragioni del trattamento penalizzante usato nei confronti dei concessionari che siano anche amministrazioni aggiudicatrici i quali, a differenza dei concessionari privati, sembrerebbero ora dover soggiacere a due livelli di concorsualità (a monte e a valle).

### **15. Nel contesto delle operazioni di PPP, siete al corrente di problemi particolari incontrati in materia di subappalto? Quali?**

Il maggior problema che, nel concreto, si pone sull'argomento scaturisce dalla difficoltà di comprendere, su un piano logico e sistematico, che cosa giustificerebbe un trattamento tanto penalizzante, quale quello vigente, nei confronti del concessionario che risulti anche amministrazione aggiudicatrice.

Infatti, unicamente in questa ipotesi, il diritto comunitario renderebbe obbligatorio un doppio livello di concorsualità. Non si comprenderebbe però come detto concessionario possa operare sul mercato al pari degli altri concessionari privati, se solamente lui risulta gravato da oneri ulteriori rispetto al rischio di gestione che grava su tutti, indistintamente, i concessionari.

Il tenore delle norme vigenti, peraltro, non sembrerebbe giustificare nemmeno l'eccezione cui fa riferimento il Libro Verde, eccezione che non risulta specificata nel pacchetto legislativo, secondo cui la società di progetto che abbia essa stessa lo status di organismo aggiudicatore è obbligata ad assegnare i propri contratti o le proprie concessioni nel quadro di un bando di gara, sia che i contratti siano conclusi con i propri azionisti, sia che non lo siano", salvo un solo caso, ossia: "quello in cui le prestazioni affidate da una società di progetto ai propri azionisti sono già state oggetto di un bando da parte del partner pubblico, precedentemente alla costituzione della società di progetto".

## L'AISCAT e l'Europa nella legislatura 2004-2009

**16. Il fenomeno dei PPP di tipo contrattuale, che implica il trasferimento di un insieme di compiti ad un unico partner privato, giustifica secondo l'introduzione, riguardo al fenomeno dei subappalti, di norme più dettagliate e dal campo d'applicazione più vasto?**

**17. In maniera più generale, ritenete che si dovrebbe prendere un'iniziativa complementare a livello comunitario al fine di chiarire, o sistemare, le norme relative ai subappalti?**

Tutte le forme di partenariato, di tipo contrattuale o istituzionalizzato, sono tra loro accomunate da due elementi, vale a dire una rilevante complessità operativa e l'esigenza del rispetto dei principi fondamentali di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione. In questo contesto, l'introduzione di eventuali norme più dettagliate e dal campo di applicazione più vasto, finalizzate a regolamentare maggiormente il fenomeno dei subappalti, potrebbe dare risposta positiva ad esigenze di maggior tutela e garanzia dei subappaltatori stessi, ma è dubbio che l'aggravio conseguente favorirebbe una maggiore diffusione dei PPP stessi.

L'esperienza italiana – caratterizzata fino al recente passato da norme particolarmente rigide in proposito, poi modificate in senso meno restrittivo – testimonia proprio l'importanza di trovare il giusto punto di equilibrio tra interessi contrapposti.

**18. Quale esperienza avete del lancio di operazioni PPP di tipo istituzionalizzato? In particolare, la vostra esperienza vi porta a pensare che il diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni sia rispettato nel caso di operazioni PPP istituzionalizzate? Se no, perché?**

Indubbiamente, il silenzio del diritto comunitario in merito alle forme di PPP istituzionalizzato non ha giovato ad un corretto utilizzo degli strumenti stessi.

**19. Ritenete che debba essere presa un'iniziativa a livello comunitario per chiarire o precisare gli obblighi degli organismi aggiudicatori riguardo alle condizioni che devono regolamentare la concorrenza tra operatori potenzialmente interessati da un progetto di tipo istituzionalizzato? Se sì, su quali punti particolari e sotto quale forma? Se no, perché?**

Per il caso di assunzione di controllo da parte di un'entità pubblica sarebbe quantomeno opportuno un chiarimento per consentire di comprendere come agire a livello operativo per una corretta applicazione del concetto di "influenza certa".

**20. Quali sono le misure o le pratiche che ritenete di ostacolo alla creazione di PPP nell'Unione europea?**

L'esperienza italiana è stata, nel complesso volta ad irrigidire in funzione della trasparenza, la stessa normativa europea. Nel tempo, però, l'eccessiva rigidità ha dimostrato, specie in taluni casi, i limiti intrinseci, imponendo correttivi e l'introduzione di norme più flessibili.

D'altro canto, la gestione di un appalto ordinario molto spesso sfocia in un contenzioso copioso; a maggior ragione è difficile immaginare che rispetto ad una concessione di costruzione e gestione o altro contratto di partenariato a lunga durata tutto possa essere preventivato con anticipo di decenni.

**21. Conoscete altre forme di PPP sviluppate nei Paesi al di fuori dell'Unione? Conoscete esempi di "buone pratiche" sviluppate in questo contesto, cui l'Unione potrebbe ispirarsi? Se sì, quali?**

La nostra associata *Autostrade per l'Italia* ha avuto modo di partecipare al progetto, realizzato mediante PPP, per la costruzione e gestione dell'autostrada *Dulles Greenway* in USA.

L'infrastruttura, lunga 29,3 km, collega il Dulles International airport alla cittadina di Leesburg in Virginia USA ed è stata aperta al traffico nel settembre 1995. Il progetto è stato finanziato e realizzato completamente da un raggruppamento di imprese private (TRIP II) a cui ha partecipato *Autostrade S.p.A.* tramite la sua controllata *Autostrade International*.

La concessione è stata affidata mediante trattativa diretta dallo Stato della Virginia, tramite l'ente di gestione delle strade Virginia Department of Transportation (VDOT) alla TRIP II ed ha la durata di 40 anni più 2,5 anni per la costruzione, che è stata affidata ad un'impresa socia di minoranza di TRIP II.

**22. In termini più generali, e tenuto conto dei considerevoli investimenti necessari in alcuni Stati membri, al fine di realizzare uno sviluppo economico-sociale durevole, pensate che sia utile una riflessione collettiva su tali questioni che prosegua ad intervalli regolari tra gli attori interessati e che permetta uno scambio di "buone pratiche"? Ritenete che la Commissione dovrebbe dare impulso ad una tale rete?**

Per tutte le considerazioni sopra svolte la risposta al quesito della Commissione non può che essere positiva e lo scambio di "buone pratiche" largamente auspicato come strumento che, tra l'altro, consentirebbe di tener conto non solo dei profili problematici di tipo giuridico, ma anche di quelli di natura economica ed istituzionale che nel concreto si pongono per tutti gli operatori. ■

**Dall'AISCAT**

A partire dal settembre 2004, a seguito dell'avvenuta registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto di approvazione della convenzione stipulata il 24 luglio 2003 tra l'ANAS e la Società di **Progetto BREBEMI SpA**, tale Società è entrata a far parte della compagine associativa in qualità di Associata Effettiva.

**XXXII GIORNATE DI STUDIO ASECAP**

Si sono tenute in Algarve (Vilamoura) in Portogallo dal 23 al 26 maggio 2004, le annuali Giornate di Studio ASECAP (Associazione europea dei gestori di infrastrutture a pedaggio). L'AISCAT ha fornito all'incontro un apporto tecnico sicuramente in linea con il peso del settore concessionale italiano in Europa, con le relazioni tecniche che sono state illustrate da rappresentanti di diverse concessionarie italiane.

Le relazioni sono state raccolte in quattro categorie, corrispondenti ad altrettante sessioni di lavoro:

**1 - Sistemi elettronici di pedaggio e interoperabilità**

L'interoperabilità nell'ETC: l'esperienza italiana e le prospettive future.

*Dott. Paolo Giorgi, Autostrade per l'Italia SpA*

Benefici e criticità dei nuovi servizi offerti dal sistema Galileo agli operatori delle reti autostradali.

*Dr. Ing. Roberto Arditi, SINA SpA, Dr. Ing. Massimo Lippi, Autostrada dei Fiori/SINELEC, Dr. Ing. Angelo Rossini, SATAP SpA*

Tecnologie classiche e innovative nel monitoraggio del traffico: l'approccio sperimentale di una moderna autostrada.

*Dr. Ing. Massimo Lippi, dott. Pietro Contegno, Autostrada dei Fiori SpA*

Un sistema trasparente di Richiesta e Rilascio delle Autorizzazioni per il passaggio dei Transiti Eccezionali.

*Dott. Francesco Acerbi, Autostrade Centro Padane, Dr. Ing. Massimo Schintu, Aiscat*

**2 - Sviluppo sostenibile**

Autostrada e archeologia: una sinergia possibile. L'approdo di SALT al Portus Lunae.

*Dr. Ing. Paolo Pierantoni, SALT SpA*

Progettazione e gestione autostradale in eco-qualità.

*Dott. Riccardo Riccardi, Dott. Raoul C. Tommasi, Autovie Venete SpA*

Il pedaggio come strumento per la crescita economica e per il finanziamento delle infrastrutture.

*Dott. Ruggero Borgia, Autostrade per l'Italia SpA*

TRANS-ALPS: un modello di trasporto a supporto dei Piani di Gestione del Traffico.

*Dr. Ing. Roberto Arditi, Sig. Alessandro Javicoli, SINA SpA, Prof. Ing. Roberto Maja, Dr. Ing. Marco Ponti, Dr. Ing. Gabriella Sala, Dr. Ing. Luca Studer, Dr. Ing. Elena Veronesi, Politecnico di Milano*

Integrazione tra infrastrutture e piattaforme logistico-intermodali nell'ambito dei corridoi di comunicazione transeuropei – l'esempio di Trieste.

*Dr. Ing. Mario Bruni, SINA SpA*

**3 - Dall'utente al cliente**

L'informazione per il cliente autostradale.

*Dr. Ing. Mauro Rivara, Autostrada dei Fiori SpA*

Il pedaggio: da mera compensazione per il costo d'uso dell'infrastruttura a strumento per una maggiore qualità dell'offerta all'utenza. L'opinione degli automobilisti: tariffe più alte in cambio di maggiore qualità del servizio autostradale.

*Dr. Ing. Massimo Iossa, Autostrade per l'Italia SpA*

**4 - Esercizio, manutenzione e sicurezza**

Esercizio, manutenzione e sicurezza: la sicurezza come parametro di base per l'esercizio.

*Dr. Ing. Eduardo Angelozzi, Autostrade per l'Italia SpA*

Misure di sicurezza e gestione del cantiere in presenza di traffico.

*Prof. Ing. Konrad Bergmeister, Dr. Ing. Alessandro Magnago, Autostrada del Brennero SpA*

## Notizie

Valutazione del degrado strutturale e interventi di ripristino. Il caso dei viadotti del raccordo al Traforo del Gran San Bernardo.

*Dott. Lorenzo Chentre, Geom. Claudio Real, Traforo del Gran San Bernardo SpA, Dr. Ing. Marco Garozzo, Dr. Ing. Giuseppe Pasqualato, SINECO SpA*

Manutenzione ed aspetti economici per le strutture autostradali in regioni sensibili.

*Prof. Ing. Konrad Bergmeister, Dr. Ing. Sandro Francesconi, Autostrada del Brennero SpA*

Analisi della circolazione di merci pericolose sulle autostrade italiane a pedaggio.

*Geom. Igino Lai, Autostrade per l'Italia SpA, Dott. Massimo Occhetto, Autostrada del Brennero SpA*

### INCONTRO AISCAT POLIZIA DELLA STRADA

*Nelle giornate del 26, 27 e 28 ottobre 2004 si è tenuto a Capri l'incontro annuale AISCAT – Polizia Stradale che ha visto la partecipazione, oltre che del Presidente dell'Associazione dott. **Fabrizio Palenzona**, del Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti dott. **Paolo Uggè**, del Sottosegretario all'Interno sen. **Antonio D'Alì** e del Prefetto **Pasquale Piscitelli** – Direttore Centrale della Polizia Stradale Ferroviaria delle Comunicazioni e per i reparti speciali della Polizia di Stato.*

*Le sessioni di lavoro, arricchite per la prima volta del contributo di rappresentanti del mondo dell'autotrasporto, dei Vigili del Fuoco, dell'ANAS, si sono incentrate sulla discussione delle seguenti tematiche:*

- **“La tutela della legalità nell’ambito del “territorio autostradale”: la sicurezza nelle aree di servizio e di sosta, i mancati pagamenti e le frodi sul pedaggio, ecc.”;**
- **“La sicurezza della circolazione dei mezzi pesanti sui grandi itinerari internazionali: gestione dinamica dei provvedimenti restrittivi e controlli mirati”;**
- **“Gestione delle emergenze in ambito autostradale, con particolare riferimento al coinvolgimento del territorio circostante: protocolli e procedure”;**
- **“Limiti di velocità e divieti di sorpasso: stato dell’arte delle tecnologie necessarie ad una efficace azione di controllo in autostrada”.**