A stylized map of Italy with a network of blue lines representing the highway system. The map is set against a light blue background with a grid pattern and a large, faint circular graphic behind it.

# **IL SISTEMA AUTOSTRADALE ITALIANO AL 31.12.2010**

**XXXIX Giornate di Studio e di Informazione dell'ASECAP  
Bruxelles - Belgio**

## **XXXIX GIORNATE DI STUDIO ED INFORMAZIONE ASECAP**

**Bruxelles (Belgio), 29 – 31 maggio 2011**

### **SITUAZIONE DEL COMPARTO AUTOSTRADALE**

Nel corso del 2010 sono state recepite le prescrizioni del CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) relative agli schemi di convenzione unica che regolano i rapporti tra le Società concessionarie italiane e lo Stato: è stato in particolare portato a buon fine il relativo iter procedurale anche per quelle Società i cui atti convenzionali non avevano ancora assunto efficacia.

Sulla base di tali premesse, pertanto, il 2011 rappresenta l'anno di definizione del quadro regolatorio per l'intero settore, offrendo così un supporto certo e concreto ai programmi di investimento delle Società, fortemente impegnate nell'opera di potenziamento e modernizzazione infrastrutturale del Paese.

Questa promettente situazione segna anche il passaggio da una fase programmatica ad una più propriamente realizzativa per le Società concessionarie, attraverso l'apertura di cantieri per la costruzione di nuove tratte che si sono aggiunti ai lavori di adeguamento e sviluppo già attivi sulla rete autostradale.

Infine, è opportuno ricordare l'impegno profuso dall'intero settore in termini di gestione quotidiana, manutenzione ordinaria e straordinaria, innovazione impiantistica e tecnologica, al fine di garantire sempre all'utenza i più elevati livelli di qualità e sicurezza.

## 1. La rete autostradale italiana al 31.12.2010

## ESTENSIONE DELLA RETE

	km in esercizio	km in costruzione	km in programma	Totale
In concessione	5.737,8	151,5	521,2	6.410,5
A.N.A.S.	904,6	0,0	0,0	904,6
Trafori alpini	25,4	0,0	0,0	25,4
<b>Totale</b>	<b>6.667,8</b>	<b>151,5</b>	<b>521,2</b>	<b>7.340,5</b>

## RETE IN COSTRUZIONE

	SOCIETA' CONCESSIONARIE	TRATTE INTERESSATE	KM
NUOVI TRONCHI	<b>Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.</b>	Cuneo-Castelletto Stura-Consovero	10,2
	A33 Asti-Cuneo	Cuneo-S.S. 231	3,8
		Isola d'Asti-Rocca Schiavino	2,3
	<b>Autostrada Brescia-Padova S.p.A.</b>		
	A31 Trento-Valdastico-Vicenza-Riviera Berica-Rovigo	Vicenza-Rovigo (SS. 434 Transpolesana)	54,1
	<b>Società di Progetto Brebemi SpA</b>		
	Collegamento autostradale diretto Brescia-Milano	Opere relative all'asse autostradale dallo svincolo con la Sp19 (prov. Di BS) alla interconnessione con la TEM (prov. Di Milano)	62,1
	<b>Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.</b>		
	Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo (con dir. per A8 e Tang.le est di Milano)	Cassano Magnago-A8 - Turate-A9	15,0
	<b>Società Autostrada Tirrenica S.p.A.</b>		
A12 Livorno-Civitavecchia	Rosignano-S. Pietro in Palazzi	4,0	
<b>TOTALE NUOVI TRONCHI</b>		<b>151,5</b>	
AMPLIAMENTI	<b>Autostrade per l'Italia S.p.A.</b>		
	A1 Milano-Napoli	3ª corsia	13,5
	potenziamento fuori sede	Firenze Scandicci-Firenze Sud	39,3
	A1-D18	3a corsia	15,9
	A9 Lainate-Como Grandate	Fiano R.-Settebagni	23,2
	A14 Bologna-Taranto	Lainate-Como Grandate	122,7
	3ª corsia	Rimini Nord-P.to S. Elpidio	
	<b>Autostrade Meridionali S.p.A.</b>		
	A3 Napoli-Salerno	3ª corsia	5,0
		Napoli sud - Ercolano	2,6
	Ercolano-Torre del Greco	5,1	
	Torre del Greco- Torre Annunziata sud	1,6	
	Torre Annunziata nord - Torre Annunziata sud	228,9	
<b>TOTALE AMPLIAMENTI</b>		<b>228,9</b>	

## 2. I traffici

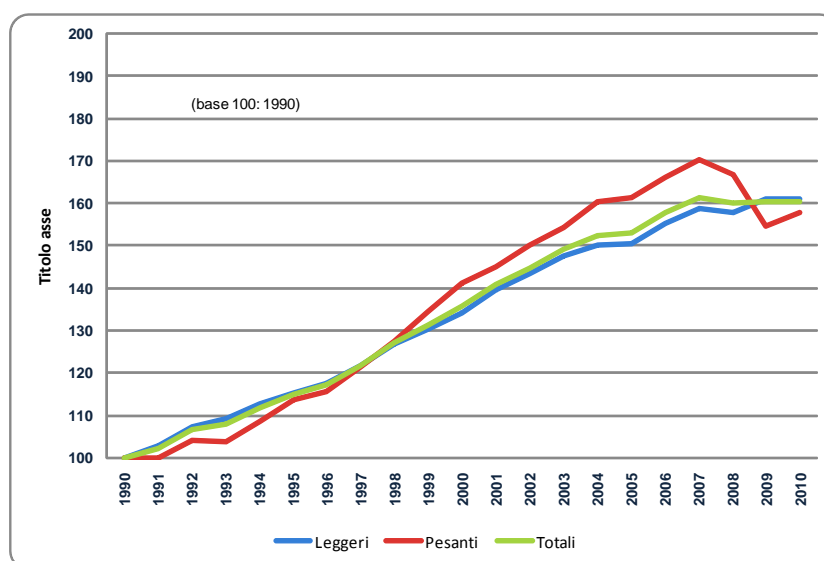
Dopo due anni contraddistinti dalla contrazione delle percorrenze complessive (maggiormente evidente per la componente di traffico pesante), il 2010 ha fatto registrare un'inversione di tendenza con un incremento che, seppur contenuto in termini percentuali (+ 0,4%), riporta il totale dei chilometri percorsi sopra gli 83 miliardi di veicoli-km, e più precisamente a 83,3 miliardi.

Sebbene si tratti di un valore ancora inferiore rispetto ai massimi registrati nel 2007 (prima che si manifestasse la grave crisi economico-finanziaria internazionale), è comunque un dato significativo che evidenzia una certa ripresa nella domanda di mobilità nel Paese, soprattutto per quanto riguarda il trasporto merci.

Infatti, a fronte di una sostanziale invariabilità della componente leggera (- 0,1%), il traffico pesante è cresciuto del 2,2% trainando verso l'alto anche il dato complessivo.

**Traffico: incrementi percentuali annui e valori indice  
nel periodo 1990 – 2010**

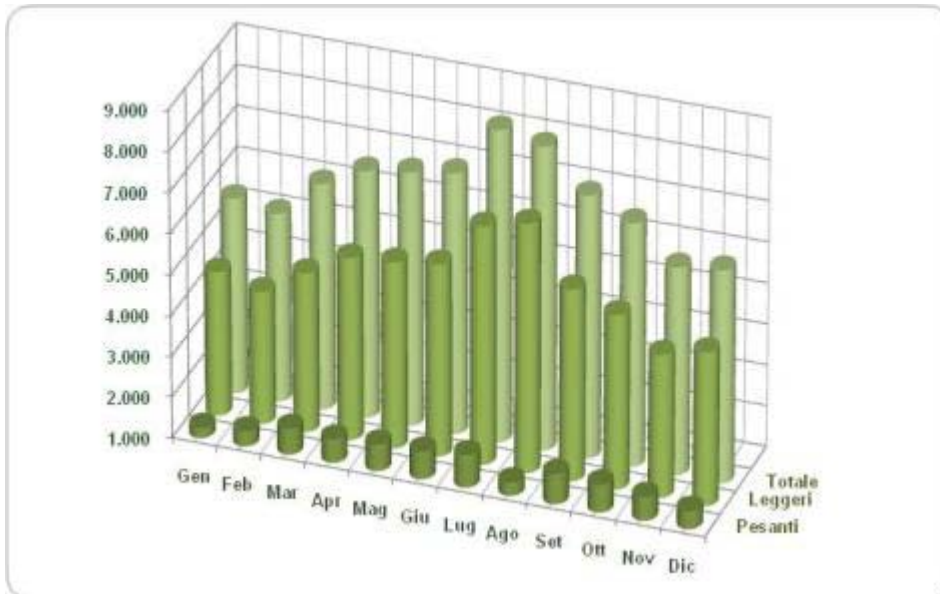
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Leggeri</b>	+2,8	+3,0	+4,2	+1,9	+3,0	+2,5	+1,8	+3,6	+4,2	+2,6	+2,9	+4,1	+2,7	+2,9	+1,7	+0,2	+3,2	+2,3	-0,5	+2,0	-0,1
	100	103	107	109	113	115	118	122	127	130	134	140	143	148	150	150	155	159	158	161	161
<b>Pesanti</b>	+9,4	+0,0	+3,9	-0,4	+4,9	+4,6	+1,6	+5,1	+5,1	+5,4	+5,1	+2,8	+3,4	+2,9	+3,9	+0,6	+3,0	+2,4	-2,1	-7,3	2,2
	100	100	104	104	109	114	116	121	128	134	141	145	150	154	160	161	166	170	167	155	158
<b>Totale</b>	+4,3	+2,3	+4,2	1,4	+3,4	+2,9	+1,8	+3,9	+4,4	+3,3	+3,4	+3,8	+2,9	+2,9	+2,2	+0,3	+3,1	+2,3	-0,9	-0,2	0,4
	100	102	107	108	112	115	117	122	127	131	136	141	145	149	152	153	158	161	160	160	160



**Evoluzione della mobilità in autostrada  
negli ultimi 10 anni**

<b>ANNI</b>	<b>TOTALE PERCORRENZE</b> (miliardi di veic-km)	<b>PERCORRENZE AGGIUNTIVE</b> (miliardi di veic-km)
2001	73,1	2,6
2002	75,2	2,1
2003	77,4	2,2
2004	79,1	1,6
2005	79,4	0,4
2006	81,9	2,5
2007	83,8	1,9
2008	83,1	-0,7
2009	82,9	-0,2
2010	83,3	0,4

**Traffico mensile relativo all'anno 2010  
(milioni di veicoli-km)**



### 3. La sicurezza

L'anno appena trascorso è stato caratterizzato da un ulteriore progresso dei dati di sinistrosità, con una flessione di oltre il – 4% del numero degli incidenti e del – 3% dei feriti, consolidando così quel trend di costante miglioramento che ha contraddistinto in particolare l'ultimo decennio.

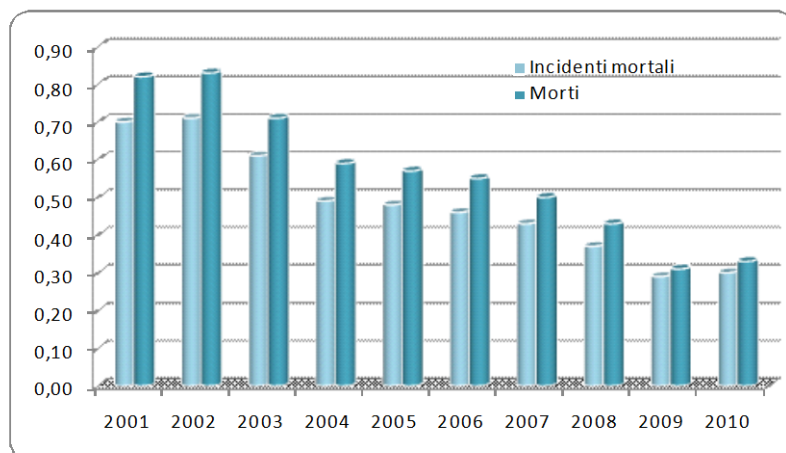
Per quanto riguarda invece i decessi, il 2010 si chiude con 275 vittime per incidente (pari, in termini di tasso, a 0,33 morti ogni 100 milioni di chilometri percorsi), valore che, pur positivo in senso assoluto, è purtroppo di poco superiore a quello del 2009, anno nel quale si è registrato il miglior dato mai verificato lungo la rete autostradale a pedaggio.

Rete che si conferma comunque come l'unico sistema viario nazionale ad aver rispettato, con una riduzione del – 54%, l'obiettivo posto dall'Unione europea di dimezzamento del numero di morti nel periodo 2001-2010, obiettivo recentemente rinnovato con la Comunicazione della Commissione europea relativa al IV Piano d'Azione Comunitario per la Sicurezza Stradale 2011-2020 <sup>1</sup>.

**TASSI DI SINISTROSITÀ**  
(valori per 100 milioni di veicoli-km)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Incidenti (1)	15	15	14	12	13	12	11	10	10	10
Incidenti mortali	0,70	0,71	0,61	0,49	0,48	0,46	0,43	0,37	0,29	0,30
Morti	0,82	0,83	0,71	0,59	0,57	0,55	0,50	0,43	0,31	0,33

(1) - Incidenti con feriti e/o con morti.



<sup>1</sup> "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" – COM (2010) 389 def. del 20.07.2010



#### **4. Introiti da pedaggio**

Nel 2010 l'introito complessivo da pedaggio di competenza delle Società concessionarie è stato pari a circa 4.836 milioni di euro, con un incremento del + 6,3% rispetto al 2009, sul quale ha influito l'aumento dei traffici e in particolare della componente pesante.

A questa cifra devono essere poi sommati sia il canone aggiuntivo da corrispondere all'ANAS (così come istituito dal D.L. 78/09, convertito con Legge 102/09, che ha contemporaneamente abolito il precedente sovrapprezzo previsto dalla Legge 206/06) pari ad oltre 382 milioni di euro, sia l'IVA del 20% sui pedaggi per complessivi 1.040 milioni di euro, per cui gli introiti lordi ammontano a 6.258 milioni di Euro.

Deve essere infine ricordato che, in virtù del D.L. 78/10 (convertito con legge 122/10) è stata introdotta, a partire da 1° luglio 2010, un'ulteriore integrazione del suddetto canone che ha portato conseguentemente ad una maggiorazione tariffaria applicata dalle concessionarie, senza però alcun effetto sugli introiti di diretta spettanza delle Società.