



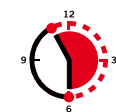
In caso di incidente i sedili posteriori sono più sicuri e non è quindi così indispensabile allacciare le cinture di sicurezza.
 CONDIVIDE QUESTA AFFERMAZIONE L'84% DEGLI INTERVISTATI.*

FALSO! In realtà, nei casi di incidente tra autoveicoli, oltre il 20% dei morti è sbalzato fuori dall'auto e in molti casi si tratta di passeggeri dei sedili posteriori che non avevano le cinture allacciate. Un corpo non assicurato al sedile, inoltre, può essere pericoloso anche per gli altri passeggeri. Ad esempio, in caso di urto a 80 Km/h, una persona che pesa 65 Kg viene proiettata in avanti con una forza di oltre 3 tonnellate. **Allacciate quindi le cinture di sicurezza anche nei sedili posteriori per ridurre il rischio, per voi e per gli altri.**



In caso di pioggia l'asfalto drenante consente di andare più veloci e con più sicurezza.
 CONDIVIDE QUESTA AFFERMAZIONE IL 53% DEGLI INTERVISTATI.*

FALSO! L'asfalto drenante, in caso di pioggia, migliora sostanzialmente la visibilità ed il confort di guida. L'aderenza è invece la stessa che si ha su un asfalto bagnato non drenante ed è di molto inferiore rispetto ad una condizione di asfalto asciutto. In autostrada circa il 50% degli incidenti su pavimentazione bagnata avviene nonostante la presenza di asfalto antipioggia. Per questo motivo il limite di 110 Km/h in casodi pioggia va comunque rispettato, anche in presenza di asfalto drenante. **Non utilizzate il maggior confort di guida per andare più veloci. I rischi aumenterebbero sensibilmente.**



Se si viaggia in condizioni di affaticamento ci sono molti metodi per rimanere svegli (ad esempio rinfrescarsi, parlare con il compagno di viaggio, ascoltare la radio, etc..)
 CONDIVIDE QUESTA AFFERMAZIONE IL 50% DEGLI INTERVISTATI.*

FALSO! Quando si è stanchi, il colpo di sonno è improvviso e non lascia il tempo per accorgersi che sta arrivando. Questo è il motivo principale per cui di notte il tasso di mortalità è 5 volte superiore rispetto al resto della giornata (oltre il 40% degli incidenti mortali avviene nella fascia oraria 23.00 - 06.00, nonostante lo scarso traffico). **Alla prima avvisaglia di stanchezza fermatevi in area di servizio se non volete correre pericoli.**



Lungo i tratti rettilinei ed in condizioni di scarso traffico se si superano i limiti di velocità si rischiano soprattutto i punti della patente.
 CONDIVIDE QUESTA AFFERMAZIONE IL 60% DEGLI INTERVISTATI.*

FALSO! Le statistiche mostrano che ogni anno circa il 70% degli incidenti mortali avviene in tratti autostradali rettilinei e che le autostrade più scorrevoli e meno trafficate hanno generalmente tassi di mortalità più elevati della media. Tali condizioni di guida, infatti, inducono ad aumentare la velocità riducendo di conseguenza tempo e spazio disponibili per reagire ad eventuali imprevisti: basta un guasto meccanico (ad esempio una foratura), una distrazione propria, o soprattutto altrui, a trasformare un banale imprevisto in tragedia. L'eccesso di velocità è la prima causa di incidente mortale, provocando oltre il 50% delle morti. **Mantenete la massima attenzione e guidate con prudenza: il pericolo è maggiore proprio quando non lo percepite.**



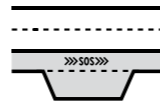
In galleria e nelle autostrade di montagna il rischio di incidente è più elevato.
 CONDIVIDE QUESTA AFFERMAZIONE IL 78% DEGLI INTERVISTATI.*

FALSO! Il pericolo non è un dato assoluto ma relativo. Più è alta la percezione del pericolo, più la guida è prudente e minore il rischio. In galleria, ad esempio, si registra circa il 3% delle morti per incidente, a fronte di un'estensione chilometrica pari al 5% della rete. Questo è anche il motivo per cui sulla tratta appenninica Firenze - Bologna, caratterizzata da condizioni meteorologiche peggiori, maggior traffico di camion e pullman e da un tracciato tortuoso, il tasso di mortalità è quasi la metà della media nazionale. **Continuate a guidare con attenzione e prudenza in queste tratte senza però farvi ingannare da quelle apparentemente meno pericolose.**



Un paio di bicchieri di vino o di birra lasciano sostanzialmente inalterate le capacità di guida.
 CONDIVIDE QUESTA AFFERMAZIONE IL 32% DEGLI INTERVISTATI.*

FALSO! Guidare in autostrada richiede attenzione e tempi di reazione ridotti. Anche una quantità modesta di alcol, apparentemente innocua e senza effetti visibili, genera una diminuzione della prontezza dei riflessi che limita la capacità di reazione. Da recenti studi è infatti emerso che il 30% degli incidenti gravi è causato da soggetti sotto l'effetto dell'alcol. **Se dovete guidare, evitate di bere alcolici. Il nostro consiglio è rivolto soprattutto ai giovani, coinvolti in oltre il 50% degli incidenti che si sono verificati nelle notti dei week end.**



La corsia di emergenza serve se ci si vuole fermare con sufficiente sicurezza lungo l'autostrada. Se invece si vuole maggior tranquillità è meglio fermarsi nelle piazzole di sosta.
 CONDIVIDE QUESTA AFFERMAZIONE L'87% DEGLI INTERVISTATI.*

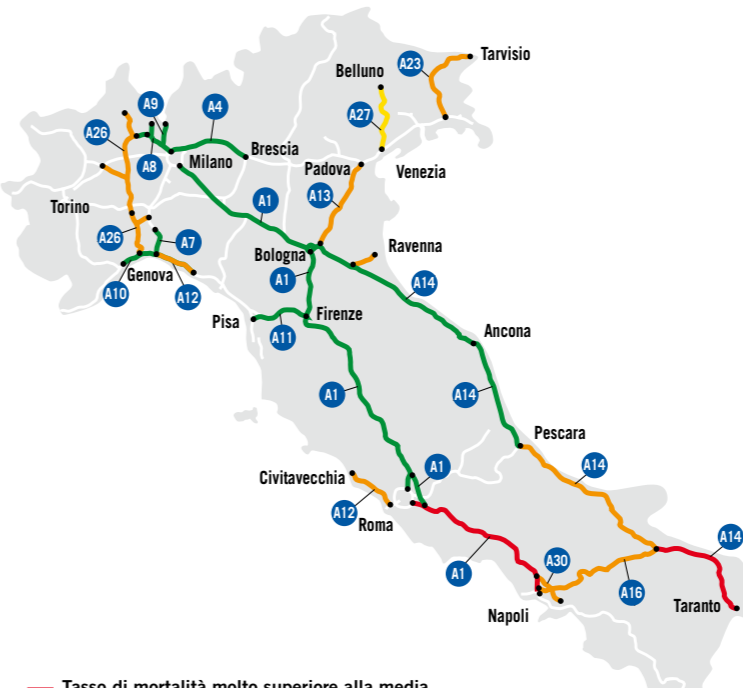
FALSO! La corsia di emergenza è un luogo molto pericoloso nel quale ci si può fermare solamente se non ci sono assolutamente alternative. Molto frequenti, infatti, sono i casi di pedoni e veicoli investiti in corsia di emergenza soprattutto da parte di camion. Quindi, se ad esempio dovete cambiare una gomma, procedete almeno fino alla piazzola di sosta più vicina. È comunque importante ricordare che anche la piazzola di sosta è un luogo pericoloso nel quale è consigliabile fermarsi per il tempo strettamente necessario e solamente in caso di reale necessità. Ogni anno sulla nostra rete circa 20 persone muoiono in corsia di emergenza o nelle piazzole di sosta per incidenti che coinvolgono mezzi fermi o in fase di ripartenza. **Quando possibile utilizzate per la sosta sempre le aree di servizio.**

* Indagine di mercato sui comportamenti di guida effettuata su un campione di 1.800 clienti autostradali da una Società esterna specializzata.



NOI STIAMO LAVORANDO PER RENDERE LE NOSTRE AUTOSTRADE SEMPRE PIÙ MODERNE E SICURE. A VOI CHE LE UTILIZZATE CHIEDIAMO DI RISPETTARE LA VOSTRA VITA E QUELLA DEGLI ALTRI. GUIDATE CON PRUDENZA.

Di seguito viene evidenziata l'incidentalità mortale sulla rete di Autostrade per l'Italia. Alle diverse tratte autostradali è abbinato un colore differente in funzione del corrispondente tasso di mortalità.



- Tasso di mortalità molto superiore alla media
- Tasso di mortalità superiore alla media
- Tasso medio di mortalità
- Tasso di mortalità inferiore alla media

(Il tasso di mortalità è calcolato come numero di morti per ogni 100 milioni di Km percorsi)

La mappa evidenzia come **le tratte autostradali comunemente ritenute più sicure** (rettilinei, tratte di pianura, etc.) **abbiano sistematicamente tassi di mortalità più elevati.** Questo perché quando **la percezione del pericolo è più bassa, si tende a guidare con minor prudenza ed attenzione.**

OBIETTIVO SICUREZZA

autostrade per l'italia



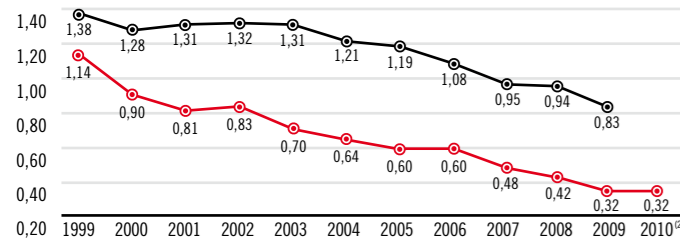
- I luoghi comuni da sfatare.
- Tutor: come funziona e dove è installato.



LA SICUREZZA DIPENDE SOPRATTUTTO DA CHI GUIDA

L'impegno sul fronte della sicurezza, unitamente al Nuovo Codice della Strada e alle caratteristiche intrinseche dell'infrastruttura, ha permesso di ridurre il tasso di mortalità di circa il 72% sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle sue Controllate, passato da 1,14 nel 1999 a 0,32* nel giugno 2010, e di superare ampiamente l'importante obiettivo di riduzione del 50% della mortalità entro il 2010, fissato dall'Unione Europea.

Tutto ciò rende la rete di Autostrade per l'Italia circa 2 volte più sicura della viabilità ordinaria in termini di tasso di mortalità (calcolato come numero di morti per ogni 100 milioni di Km percorsi).



Tasso di mortalità rete Autostrade per l'Italia e sue Controllate

⁽¹⁾ Per la viabilità ordinaria (non autostradale) il tasso di mortalità è stato calcolato sulla base dei dati di mortalità, traffico merci e passeggeri, coefficienti di occupazione diffusi da Istat, Ministero Infrastrutture, Ministero dei Trasporti e Aiscat. Per l'anno 2009 il valore è stimato da Autostrade per l'Italia.
⁽²⁾ Il dato di pre-consuntivo si riferisce a giugno 2010.

Il costo sociale degli incidenti stradali rimane però alto e siamo consapevoli di dover fare ancora molto, soprattutto aiutandovi ad adeguare i comportamenti di guida.

Le statistiche dimostrano, infatti, che oltre il 90% degli incidenti mortali è dovuto a comportamenti errati dei conducenti, spesso legati a luoghi comuni sbagliati che abbiamo voluto, anche in forma provocatoria, esplicitare, misurare (attraverso un'indagine di mercato sui comportamenti di guida) e confutare. Abbiamo, inoltre, allegato la mappa della nostra rete con gli indici di mortalità delle varie tratte autostradali.

Siamo convinti, infatti, che una adeguata percezione e conoscenza del pericolo sia lo strumento migliore per evitarlo.

Speriamo con ciò di poter fare insieme a voi un ulteriore passo in avanti per il continuo miglioramento della sicurezza dei vostri viaggi.

* dato di preconsuntivo



IL NOSTRO IMPEGNO COSTANTE PER LA SICUREZZA

Gli interventi per la sicurezza negli ultimi 10 anni

Autostrade per l'Italia è costantemente impegnata nel miglioramento dei livelli di sicurezza attraverso iniziative volte a ridurre, da un lato, le probabilità di incidente e dall'altro le conseguenze degli incidenti stessi su veicoli e persone. Di seguito il dettaglio degli interventi realizzati negli ultimi dieci anni:

Progetto Tutor: estensione progressiva alle tratte più critiche della rete. Ad oggi il Tutor è presente su circa 2.500 km.

Realizzazione di oltre 1.650 interventi specifici sui punti con incidentalità superiore alla media (segnalatica di preavviso, impianti luminosi, pavimentazioni speciali, etc.).

Incremento dell'asfalto drenante (antipioviggia): 16% della rete nel 1999; 81,6% al 30 giugno 2010 (pari al 100% se si escludono i tratti in cui non è opportuno intervenire).

Aumento dei coefficienti di aderenza e regolarità delle pavimentazioni.

Sostituzione e ammodernamento di circa 2.647 km di barriere spartitraffico, pari al 92,7% della rete.

Installazione delle reti di protezione antiscavalamento su tutti i viadotti con carreggiate separate (circa 300 km).

Chiusura di tutti i 1.900 varchi aperti sullo spartitraffico con strutture mobili per permetterne l'apertura in situazioni di emergenza.

Rifacimento di tutti gli impianti di illuminazione, ventilazione e sicurezza di 407 gallerie della rete, il cui completamento è previsto entro il 2010; al 30 giugno 2010 sono stati completati gli impianti di illuminazione di 249 gallerie. Tutti gli altri interventi sono in corso con un avanzamento medio del 66%.

Potenziamento ed integrazione della segnaletica di cantiere.

La **Polizia Stradale** assicura la vigilanza con oltre 70 pattuglie contemporaneamente presenti sui 2.854 km della rete.

Le iniziative sui comportamenti di guida realizzate ad oggi

"Caffè Gratis": iniziativa consistita nella distribuzione di 2 milioni di caffè gratis in Area di Servizio, nelle notti dei weekend. Dal 2009 l'iniziativa prosegue, tutte le notti da mezzanotte alle 5, in tutte le Aree di Servizio oggetto di rinnovi contrattuali con gli Operatori della ristorazione.

"No alcool in Area di Servizio": nelle stesse Aree di Servizio, oggetto di rinnovi contrattuali, vige il divieto di vendere e somministrare superalcolici.

Iniziativa di comunicazione sul Tutor, che comprendono, tra l'altro, la realizzazione, in collaborazione con la Polizia di Stato, di una brochure distribuita in oltre 1 milione di copie, con l'obiettivo di spiegare meglio ai clienti le caratteristiche, il funzionamento e i risultati positivi del tutor sia in termini di riduzione dell'incidentalità sia in termini di incidenza sui comportamenti di guida.

"Mettilci la Testa": realizzazione e co-finanziamento insieme a Rai Educational della campagna televisiva Mettilci la Testa (44 puntate) trasmessa sui canali Rai. Autostrade per l'Italia ha inoltre realizzato gratuitamente 250mila DVD per contribuire alla diffusione della campagna.

"La vita è un soffio": distribuzione gratuita di 1 milione di alcol test in Area di Servizio per rendere consapevoli gli automobilisti sull'eventuale impossibilità di guidare.

"Campagna Safe&Go sulla sicurezza stradale", realizzata da Autostrade per l'Italia in collaborazione con Pirelli e Telepass, prevede un check-up gratuito e completo delle gomme durante il periodo dell'esodo estivo 2010 e la distribuzione di materiale informativo sulla corretta manutenzione dei pneumatici e sul "decalogo" per viaggiare sicuri in autostrada.

"Guido? Non bevo": realizzazione e distribuzione gratuita, in collaborazione con Quattroruote, di un milione di braccialetti contro l'abuso di alcol alla guida.

"Piccoli viaggiatori, sicurezza da grandi": campagna sulla sicurezza stradale per sensibilizzare le famiglie sulla sicurezza dei bambini in auto.

TUTOR: SISTEMA DI CONTROLLO DELLA VELOCITÀ MEDIA

Il Tutor è il primo sistema che permette di rilevare la velocità media dei veicoli su tratte autostradali di lunghezza variabile, indicativamente tra i 10 e i 25 km. Il sistema è stato ideato, progettato e sviluppato da Autostrade per l'Italia, omologato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed è completamente gestito dalla Polizia Stradale dato che, per legge, rilevazione e sanzione delle infrazioni accertate possono essere effettuate solo da soggetti che, ai sensi dell'art. 12 del Codice della Strada, svolgono servizi di polizia stradale.

Il Tutor realizza in automatico i controlli che richiederebbero – in ciascun tratto controllato – l'impiego di dieci pattuglie al giorno, che quindi possono essere impiegate in attività per cui risulta fondamentale l'intervento umano (attività di soccorso, rilievo di incidenti stradali, controllo sul trasporto di merci pericolose, ecc).

Ai sensi dell'Art. 208 del D.Lgs. n. 285/1992 le sanzioni sono emesse ed incassate direttamente dallo Stato e non vanno quindi, in nessuna misura, a beneficio di Autostrade per l'Italia.

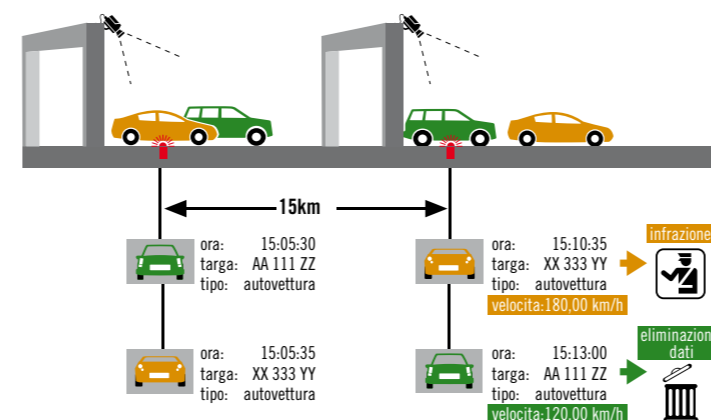
Il funzionamento

Il Tutor rileva la velocità media dei veicoli su tratte autostradali di lunghezza variabile, delimitate da due portali, collegati a sensori posizionati sotto l'asfalto che al passaggio dei veicoli attivano delle telecamere installate sui portali stessi. Quando si attraversa una tratta coperta da Tutor:

- Il sensore del portale d'ingresso rileva la categoria del veicolo (camion, automobile, pullman, moto, ecc.) e attiva le telecamere che fotografano la targa e ne registrano la data e l'ora di passaggio.
- Alla fine della tratta, il sensore del portale d'uscita rileva il passaggio dei veicoli attivando le telecamere che ne fotografano la targa e ne registrano l'ora di transito sotto il portale.
- Un sistema centrale effettua gli abbinamenti tra i dati registrati dalle telecamere dei due portali, calcolando la velocità media di ciascun veicolo, intesa come il rapporto tra lo spazio percorso e il tempo impiegato per percorrerlo. I dati dei veicoli la cui velocità media non supera quella consentita vengono immediatamente eliminati.
- Per i veicoli in violazione, il sistema interroga in automatico gli archivi della Motorizzazione per risalire, tramite la targa, all'istatario del veicolo. Le violazioni vengono poi accertate dalla Polizia Stradale e il sistema provvede alla compilazione e stampa del verbale, inoltrando in via informatica i dati per la procedura di notifica al trasgressore.

Il funzionamento del Tutor è totalmente indipendente dalla presenza o meno di un Telepass a bordo del veicolo.

Tutor: schema di funzionamento



TUTOR: ELENCO DELLE POSTAZIONI ATTIVE

I risultati positivi del Tutor

Il Tutor, installato solo lungo quelle tratte che presentano tassi di mortalità superiori alla media, ha dimostrato di essere un eccellente strumento preventivo, capace di modificare, positivamente, i comportamenti di guida. Dopo il primo anno di funzionamento, sulle tratte in cui è stato installato il Tutor, è stata registrata una significativa riduzione della velocità di picco (-25%) e della velocità media (-15%), che ha determinato anche una netta diminuzione dell'incidentalità e delle conseguenze sulle persone:

- tasso di mortalità: -51%
- tasso di incidentalità con feriti: -27%
- tasso di incidentalità: -19%

L'efficacia del Tutor come strumento preventivo è dimostrata anche dalla significativa diminuzione del numero di infrazioni commesse dagli automobilisti sulla maggioranza delle tratte in cui è stato installato.

AUTOSTRADA	INIZIO TRATTA	FINE TRATTA		
A1 Milano → Napoli	S. Zenone al Lambro Orte	Km 12,3 Km 489,9	Bivio A1/A14 Caserta Nord	Km 186,9 Km 732,8
A1 Napoli → Milano	Caserta Nord Bivio A1/A14	Km 736,7 Km 186,9	Orte S. Zenone al Lambro	Km 493,9 Km 12,1
A4 Milano → Brescia	Cavenago	Km 149,3	Brescia Ovest	Km 214,4
A4 Brescia → Milano	Brescia Ovest	Km 217,0	Agrate	Km 146,9
A4 Brescia → Verona ⁽¹⁾	Brescia est	Km 225,9	Somma Campagna	Km 268,8
A4 Verona → Brescia ⁽¹⁾	Somma Campagna Desenzano	Km 273,5 Km 246,3	Peschiera Brescia est	Km 260,4 Km 232,0
A7 Genova → Serravalle	Isola del Cantone	Km 99,2	Genova Bolzaneto	Km 125,1
A7 Serravalle → Genova	Genova Bolzaneto	Km 124,8	Isola del Cantone	Km 104,8
A8 Milano → Varese	Legnano	Km 13,5	Gallarate	Km 27,2
A8 Varese → Milano	Busto Arsizio	Km 25,6	Origgio ovest	Km 12,2
A13 Padova → Bologna	Padova Industriale	Km 114,2	Arcoveggio	Km 1,4
A13 Bologna → Padova	Arcoveggio	Km 1,5	Padova Zona Ind.	Km 111,3
A14 Bologna → Taranto	Bivio A14/R. Casalecchio Giulianova Pescara ovest Canosa	Km 9,1 Km 327,0 Km 378,4 Km 609,0	Rimini Nord Bivio A14/A25 Cerignola Est Bari nord	Km 115,8 Km 374,9 Km 580,2 Km 668,2
A14 Taranto → Bologna	Bari sud Foggia Bivio A14/A25 Rimini Nord	Km 682,0 Km 566,0 Km 370,9 Km 118,4	Canosa Bivio A14/A25 Val Vibrata Bivio A14/R. Casalecchio	Km 611,1 Km 378,4 Km 329,5 Km 9,6
A24 Roma → L'Aquila → Teramo ⁽²⁾	Tivoli Valle del Salto	Km 14,5 Km 74,6	Carsoli L'Aquila Ovest	Km 49,2 Km 100,1
A24 Teramo → L'Aquila → Roma ⁽²⁾	L'Aquila Est Carsoli	Km 108,0 Km 51,5	Valle del Salto Tivoli	Km 75,9 Km 14,5
A29 Torano → Pescara	Avezzano	Km 87,1	Sulmona	Km 135,9
A29 Pescara → Torano	Sulmona	Km 137,9	Avezzano	Km 89,1
A29 Genova Voltri → Gravellona T.	Bivio A26/A10	Km 3,2	Bivio A26/Predosa-Bettolle	Km 44,5
A29 Gravellona T. → Genova Voltri	Bivio A26/Predosa-Bettolle	Km 43,0	Bivio A26/A10	Km 1,7
A30 Caserta → Salerno	Nola	Km 17,2	Castel San Giorgio	Km 42,8
A30 Salerno → Caserta	Nocera Pagani	Km 41,0	Bivio A30/A1	Km 1,3
A30 Napoli → Salerno ⁽³⁾	Scafati Cava Dei Tirreni	Km 25,0 Km 42,8	Angri Salerno	Km 29,8 Km 51,7
A30 Salerno → Napoli ⁽³⁾	Salerno Angri	Km 51,7 Km 29,8	Cava Dei Tirreni Scafati	Km 42,8 Km 25,0
A6 Torino → Savona ⁽⁴⁾	Altare	Km 118,5	Bivio A6/A10	Km 122,6
Tang. di Napoli ⁽⁵⁾ dir. Est	Astroni Arenella	Km 4,3 Km 15,4	Fuorigrotta Capodimonte	Km 9,7 Km 17,4
Tang. di Napoli ⁽⁵⁾ dir. Ovest	Camaldoli Fuorigrotta	Km 13,2 Km 9,9	Vomero Agnano	Km 11,4 Km 8,1

Elenco aggiornato al 01.07.2010

- ⁽¹⁾ L'autostrada A4 tra Brescia e Padova è gestita dalla Brescia - Verona - Vicenza - Padova SpA
⁽²⁾ La A24 e la A25 sono gestite dalla Strada dei Parchi SpA, Società Controllata da Autostrade per l'Italia SpA
⁽³⁾ La A30 è gestita dalla Società Autostrade Meridionali SpA, Società Controllata da Autostrade per l'Italia SpA
⁽⁴⁾ La A6 è gestita dalla Autostrada Torino-Savona SpA, Società Controllata da Autostrade per l'Italia SpA
⁽⁵⁾ La Tangenziale di Napoli SpA è una Società Controllata da Autostrade per l'Italia SpA

BUON VIAGGIO

autostrade per l'italia



POLIZIA DI STATO	113
VIGILI DEL FUOCO	115
SOCCORSO SANITARIO	118
SOCCORSO MECCANICO	
ACI	803-116
Europ Assistance-Vai	803-803
ESA (per i soli tratti Ceprano-Napoli A1, Napoli-Lacedonia A16, Caserta-Salerno A30)	800-198.254

INFORMAZIONI DI VIABILITÀ	Tel. 840-04.21.21
	scatto unico alla risposta
	www.autostrade.it
	RTL FM 102.5
	ISORADIO FM 103.3

RECLAMI, SUGGERIMENTI E INFORMAZIONI	info@autostrade.it
	Autostrade per l'Italia Spa
	Via A. Bergamini, 50
	00159 Roma
	Fax 06 43.63.40.90

AGGIORNAMENTO	2010 - V.1.
----------------------	-------------

In collaborazione con:



Progetto editoriale: Autostrade per l'Italia Spa	Responsabile: Marketing - Massimo Iossa	E-mail: info@autostrade.it
--	---	--------------------------------------