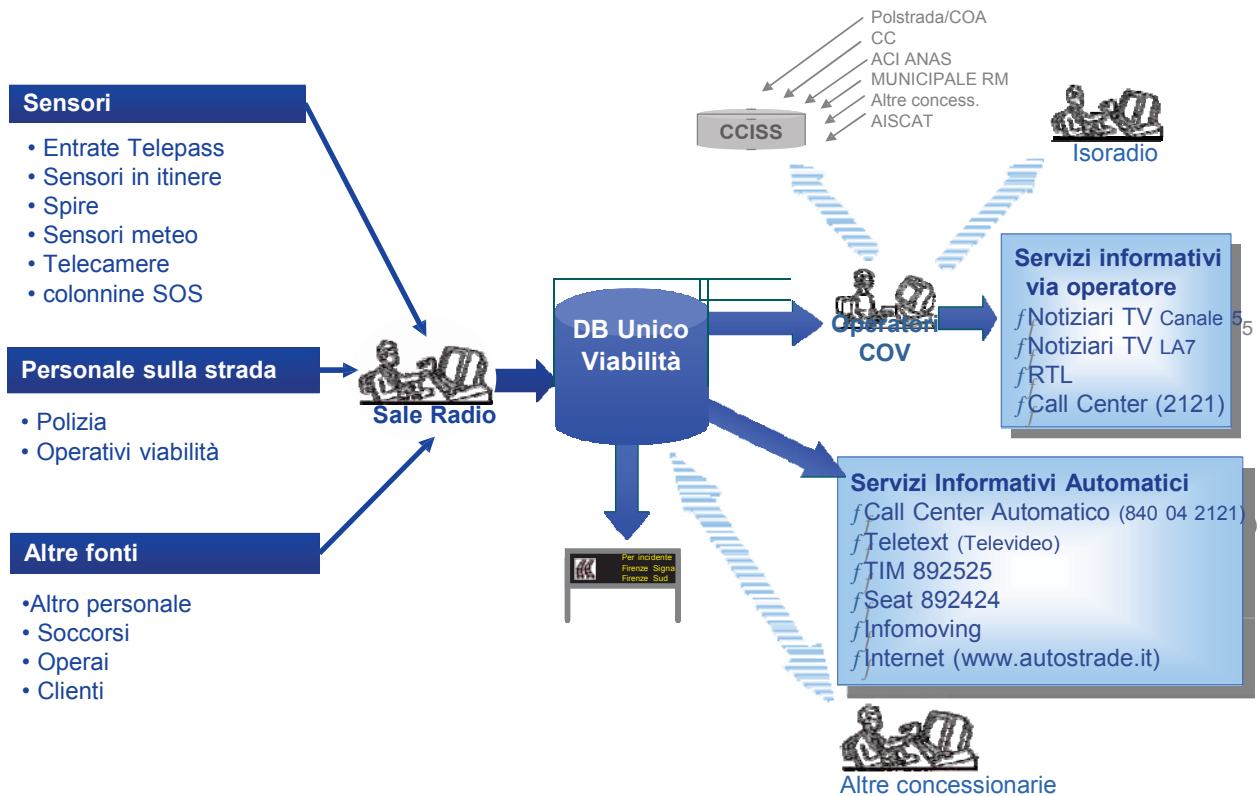


Generazione e diffusione delle notizie



1.2.5 I Centri Esercizio

Per quanto concerne il presidio dell'infrastruttura, l'organizzazione dell'esercizio si articola su una serie di **Centri Esercizio**, ciascuno affidato ad un Coordinatore con competenze su tratte specifiche nelle quali è suddivisa ciascuna Direzione di Tronco (vedi cartografie in appendice).

Si tratta di veri e propri centri operativi attrezzati con materiali e mezzi speciali, per le diverse attività previste sia per quanto attiene la manutenzione che le attività di viabilità, comprese le cosiddette "operazioni invernali".

Ai Centri Esercizio fanno capo, per le attività concernenti la viabilità, le squadre degli Operatori dell'Esercizio, figure che con la loro attività su strada completano il complesso delle risorse aziendali impegnate nella soluzione dei problemi di viabilità.

Centri Esercizio

DIREZIONE 1° Tronco-Genova

Genova 1: Posti di Viabilità e Manutenzione di Alessandria, Casale Monferrato sud, Vercelli ovest;

Genova 2: Posti di Viabilità e Manutenzione di Vercelli est, Ghemme (Romagnano Sesia), Arona;

Genova 3: Posti di Viabilità e Manutenzione di Masone, Ovada;

Genova 4: Posti di Viabilità e Manutenzione di Recco, Genova, Arenzano;

Genova 5: Posto di Viabilità e Manutenzione di Ronco Scrivia.

DIREZIONE 2° Tronco-Milano

Milano 1: Posti di Viabilità e Manutenzione di Busto Arsizio, Como sud;

Milano 2: Posto di Viabilità e Manutenzione di Novate;

Milano 3: Posti di Viabilità e Manutenzione di Piacenza nord, Fidenza;

Milano 4: Posto di Viabilità e Manutenzione di Lodi;

Milano 5: Posti di Viabilità e Manutenzione di Bergamo, Palazzolo.

DIREZIONE 3° Tronco-Bologna

Bologna 1: Posti di Viabilità e Manutenzione di Altedo, Occhiobello, Monselice;

Bologna 2: Posti di Viabilità e Manutenzione di Bo-Tangenziale, Bo-Casalecchio;

Bologna 3: Posti di Viabilità e Manutenzione di Forlì, Rimini sud;

Bologna 4: Posti di Viabilità e Manutenzione di Imola, Lugo;

Bologna 5: Posti di Viabilità e Manutenzione di Reggio Emilia, Modena nord.

DIREZIONE 4° Tronco-Firenze

Firenze 1: Posti di Viabilità e Manutenzione di Montecatini, Lucca;

Firenze 2: Posti di Viabilità e Manutenzione di Arezzo, Chiusi;

Firenze 3: Posti di Viabilità e Manutenzione di Pian del Voglio, Barberino;

Firenze 4: Posti di Viabilità e Manutenzione di Calenzano, Incisa.

DIREZIONE 5° Tronco-Fiano Romano

Roma 1: Posto di Viabilità e Manutenzione di Cerveteri;

Roma 2: Posti di Viabilità e Manutenzione di Fabro, Orvieto;

Roma 3: Posti di Viabilità e Manutenzione di Orte, Roma nord;

Roma 4: Posti di Viabilità e Manutenzione di Prenestina, Frosinone, Roma sud.

DIREZIONE 6° Tronco-Cassino

Cassino 1: Posti di Viabilità e Manutenzione di Napoli, Avellino ovest;

Cassino 2: Posti di Viabilità e Manutenzione di Nola, Castel San Giorgio;

Cassino 3: Posti di Viabilità e Manutenzione di Cassino, Caianello, Caserta nord;

Cassino 4: Posti di Viabilità e Manutenzione di Grottaminarda ovest, Grottaminarda est.

DIREZIONE 7° Tronco-Pescara

Pescara 1: Posti di Viabilità e Manutenzione di Fano, Ancona sud;

Pescara 2: Posti di Viabilità e Manutenzione di Fermo, Teramo;

Pescara 3: Posti di Viabilità e Manutenzione di Pescara ovest, Ortona;

Pescara 4: Posti di Viabilità e Manutenzione di Vasto nord, Termoli.

DIREZIONE 8° Tronco-Bari

Bari 1: Posti di Viabilità e Manutenzione di San Severo, Foggia, Canosa, Candela;

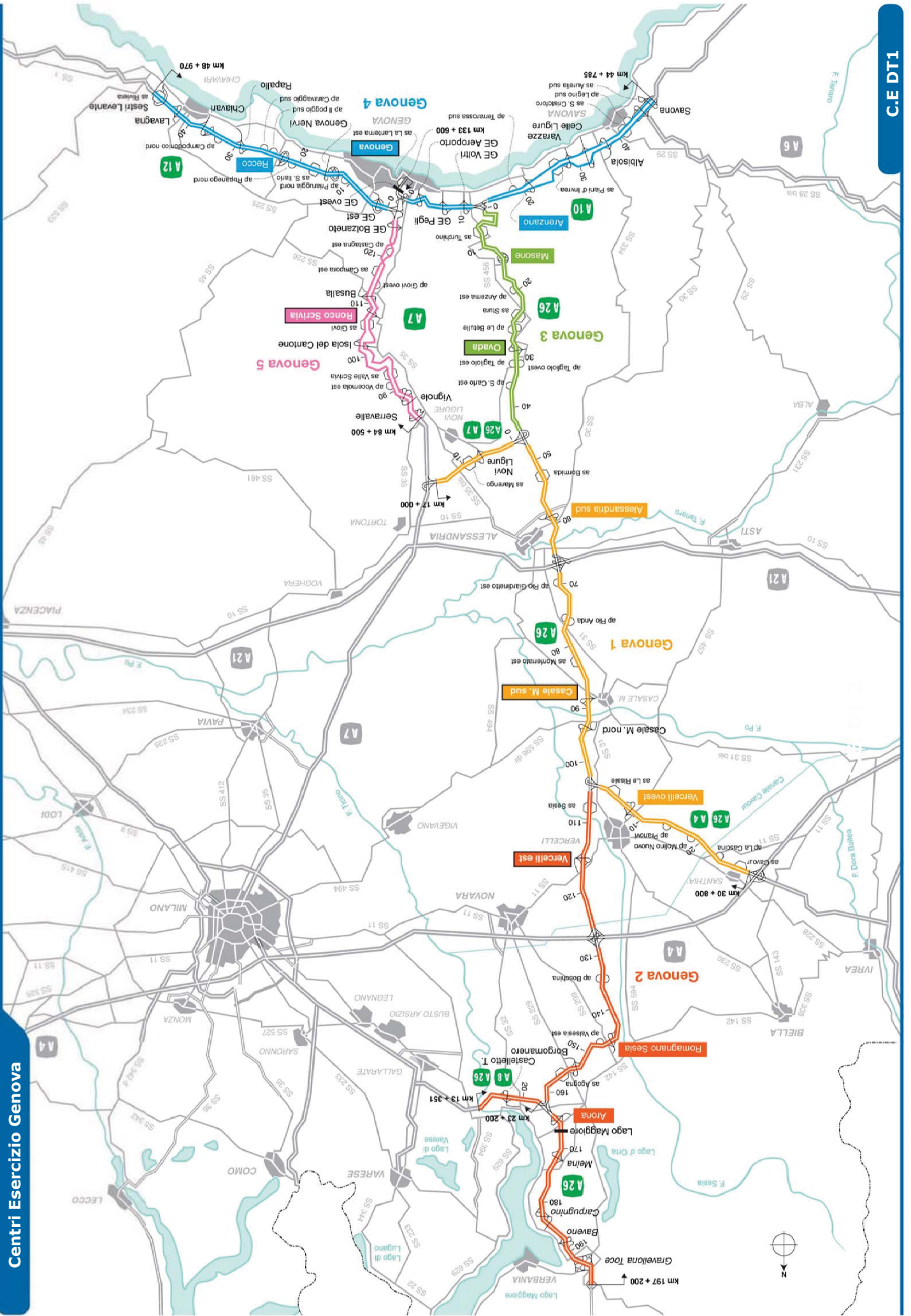
Bari 2: Posti di Viabilità e Manutenzione di Trani, Bari sud, Taranto nord.

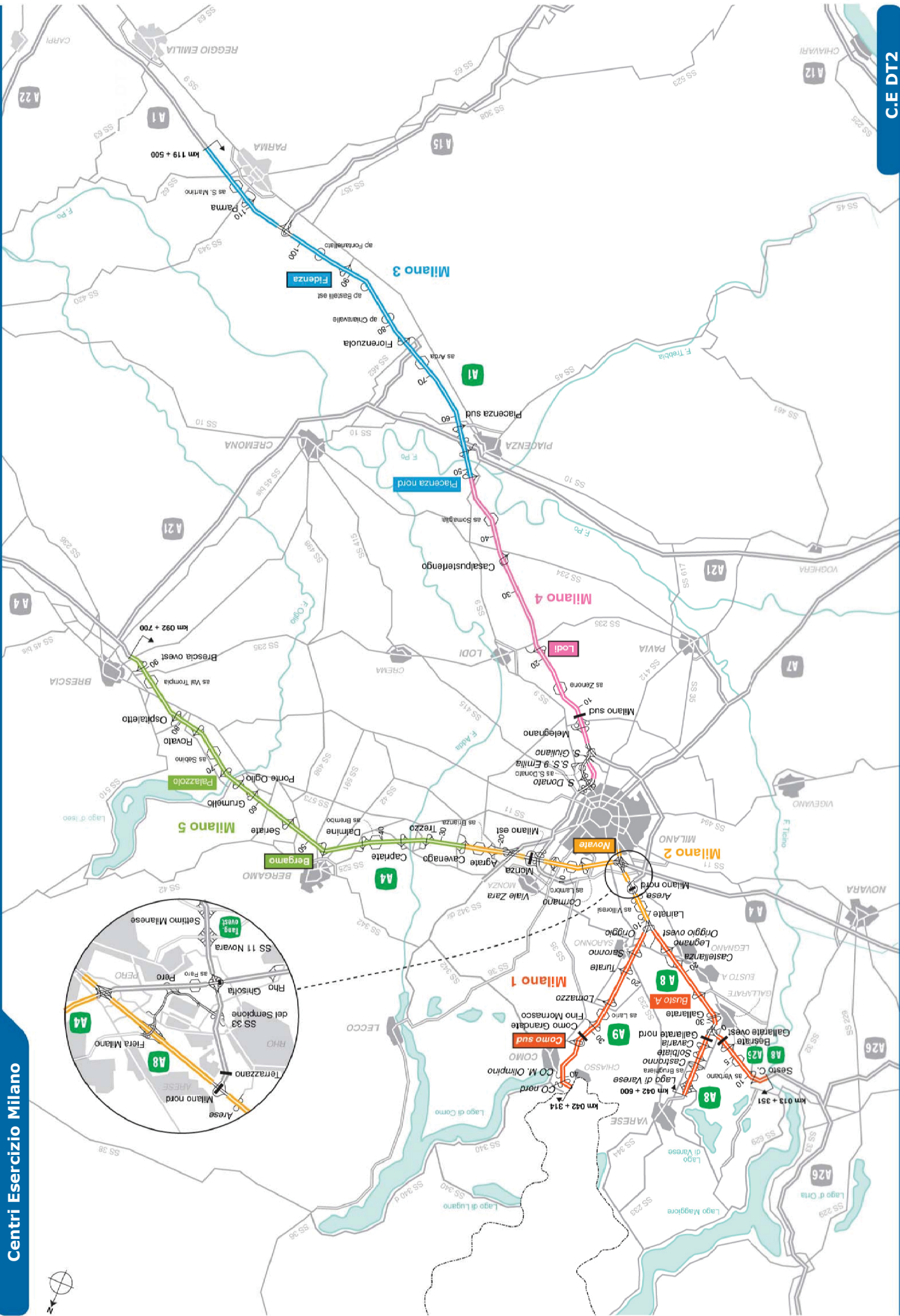
DIREZIONE 9° Tronco-Udine

Udine 1: Posti di Viabilità e Manutenzione di Udine nord, Carnia, Pontebba;

Udine 2: Posti di Viabilità e Manutenzione di Treviso nord, Nove.

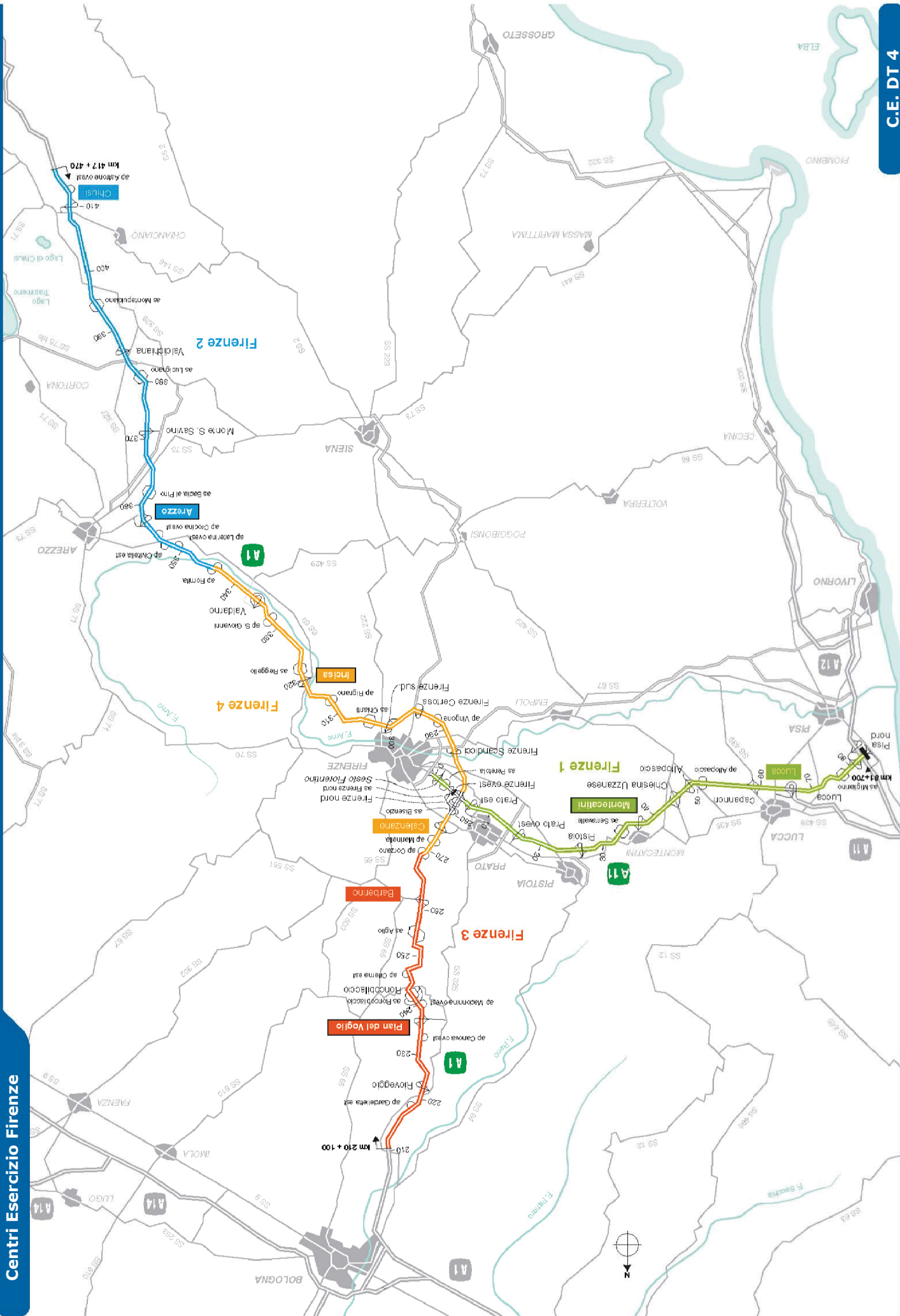


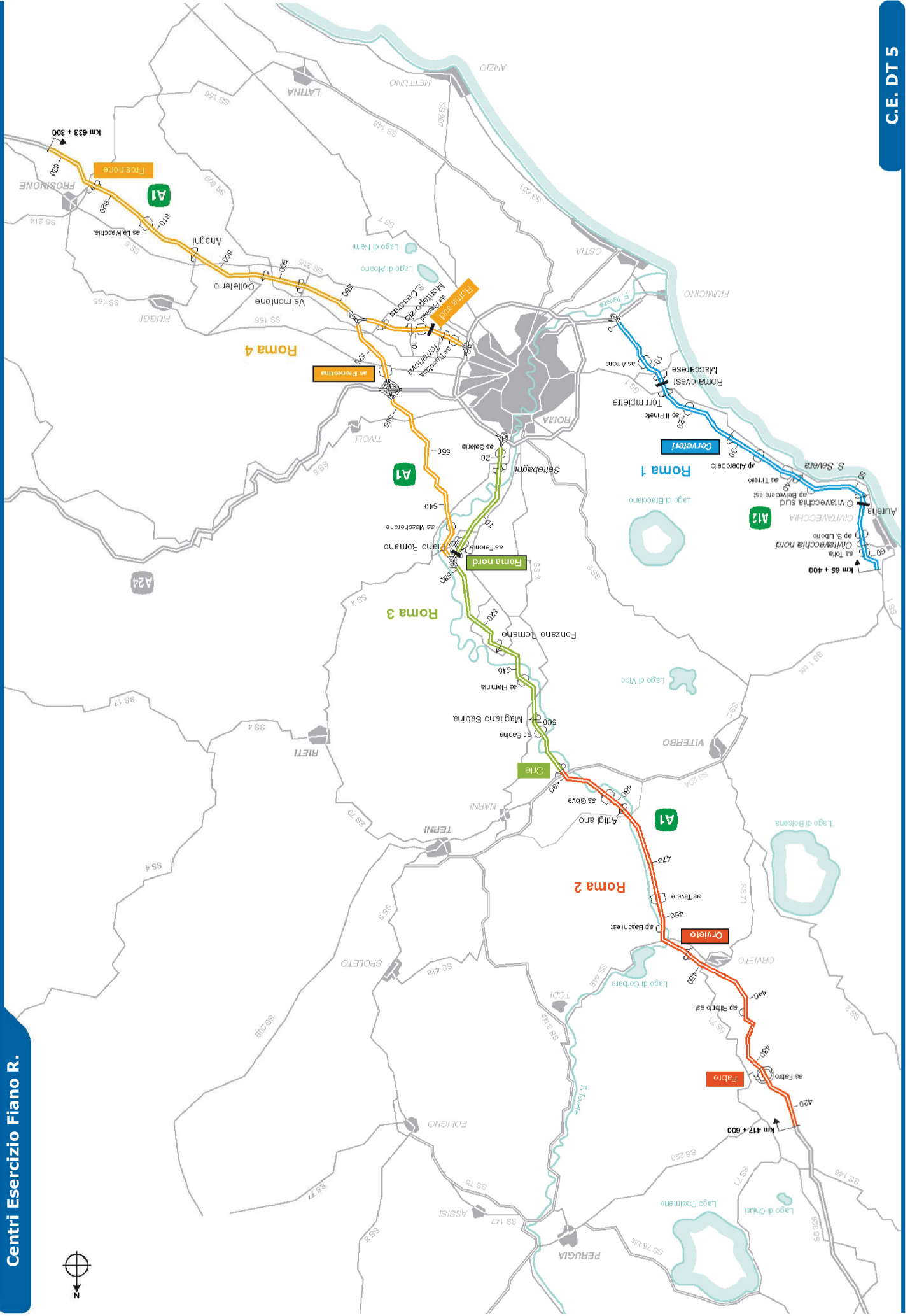




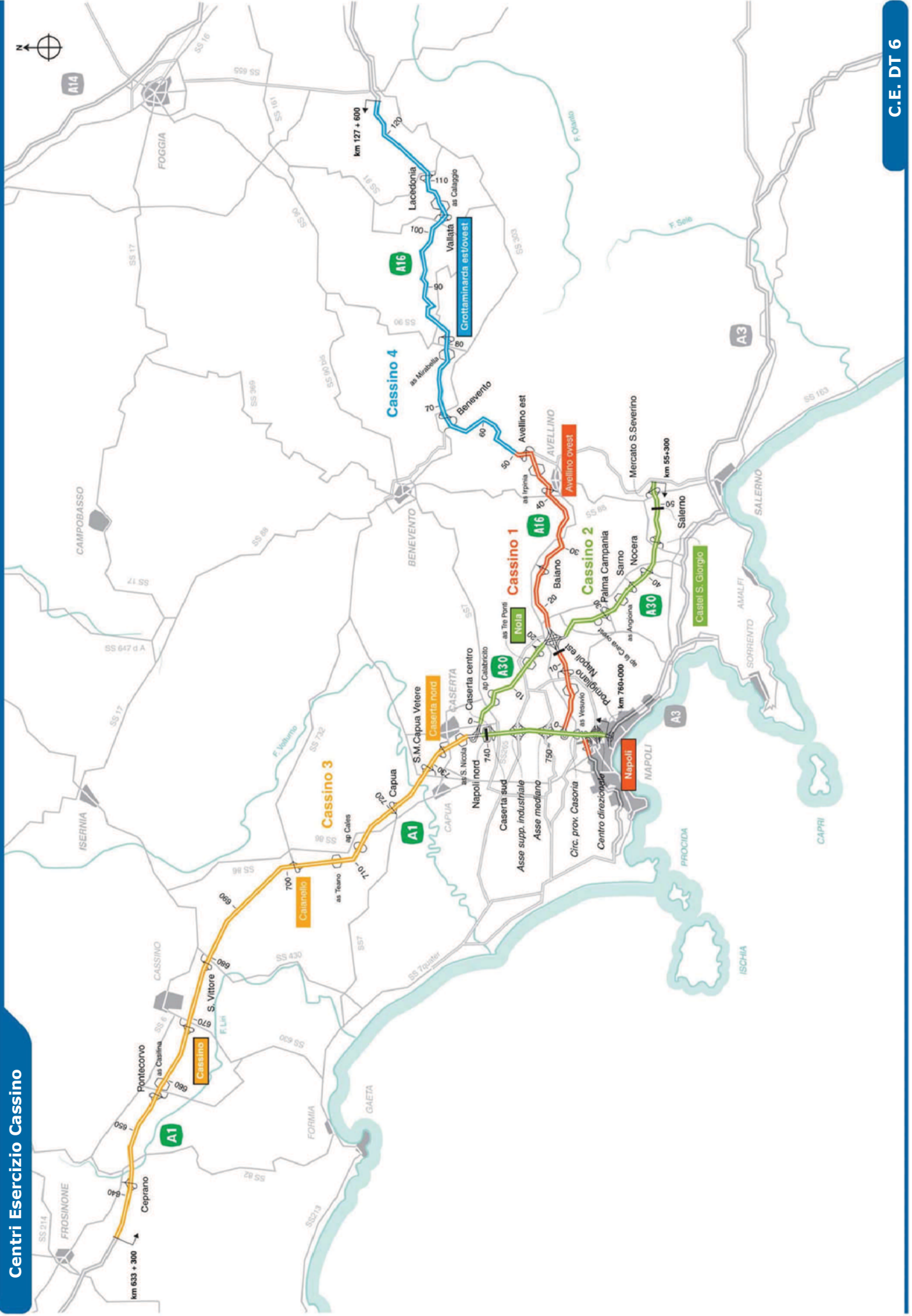
Centri Esercizio Milano

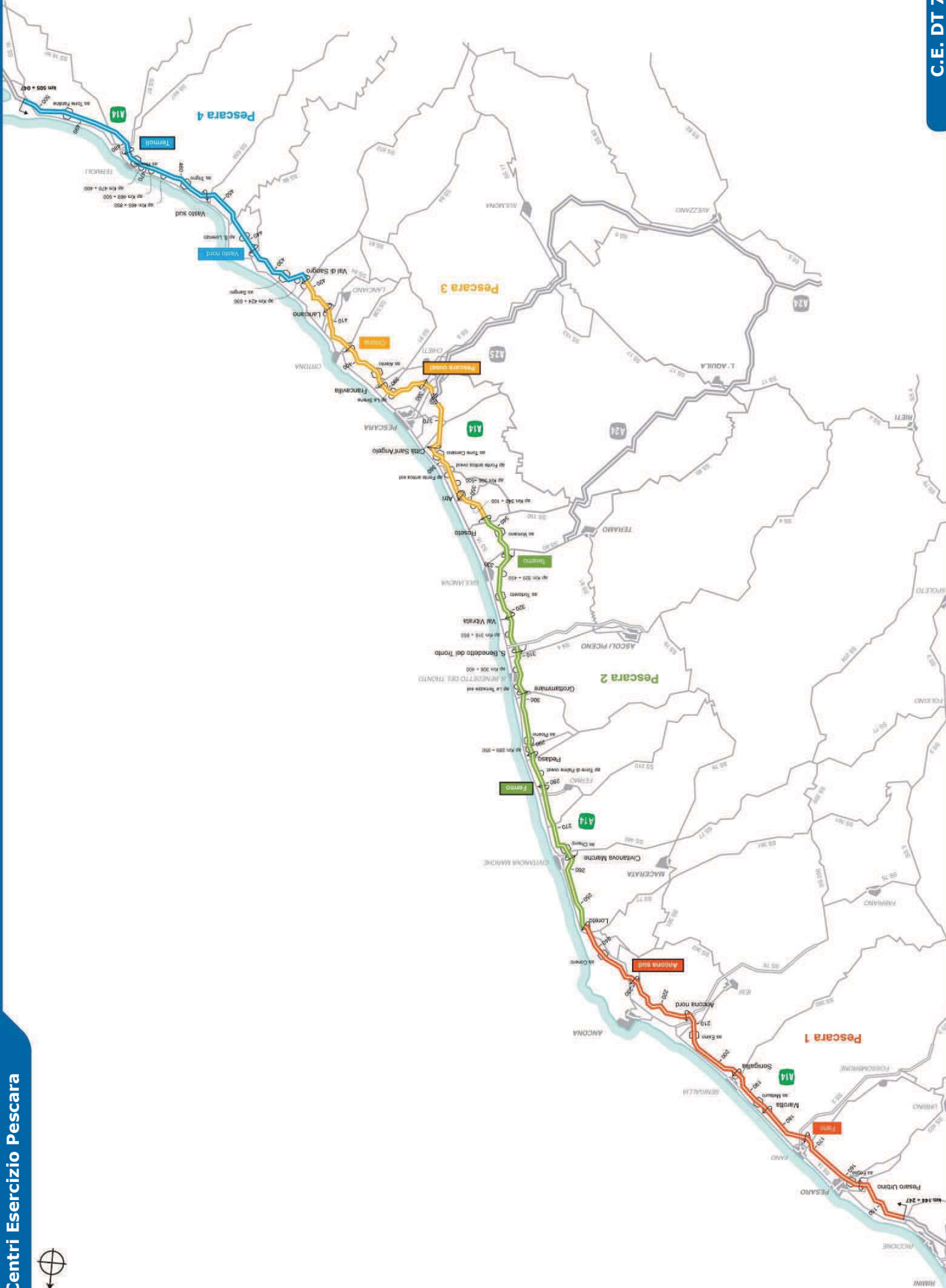




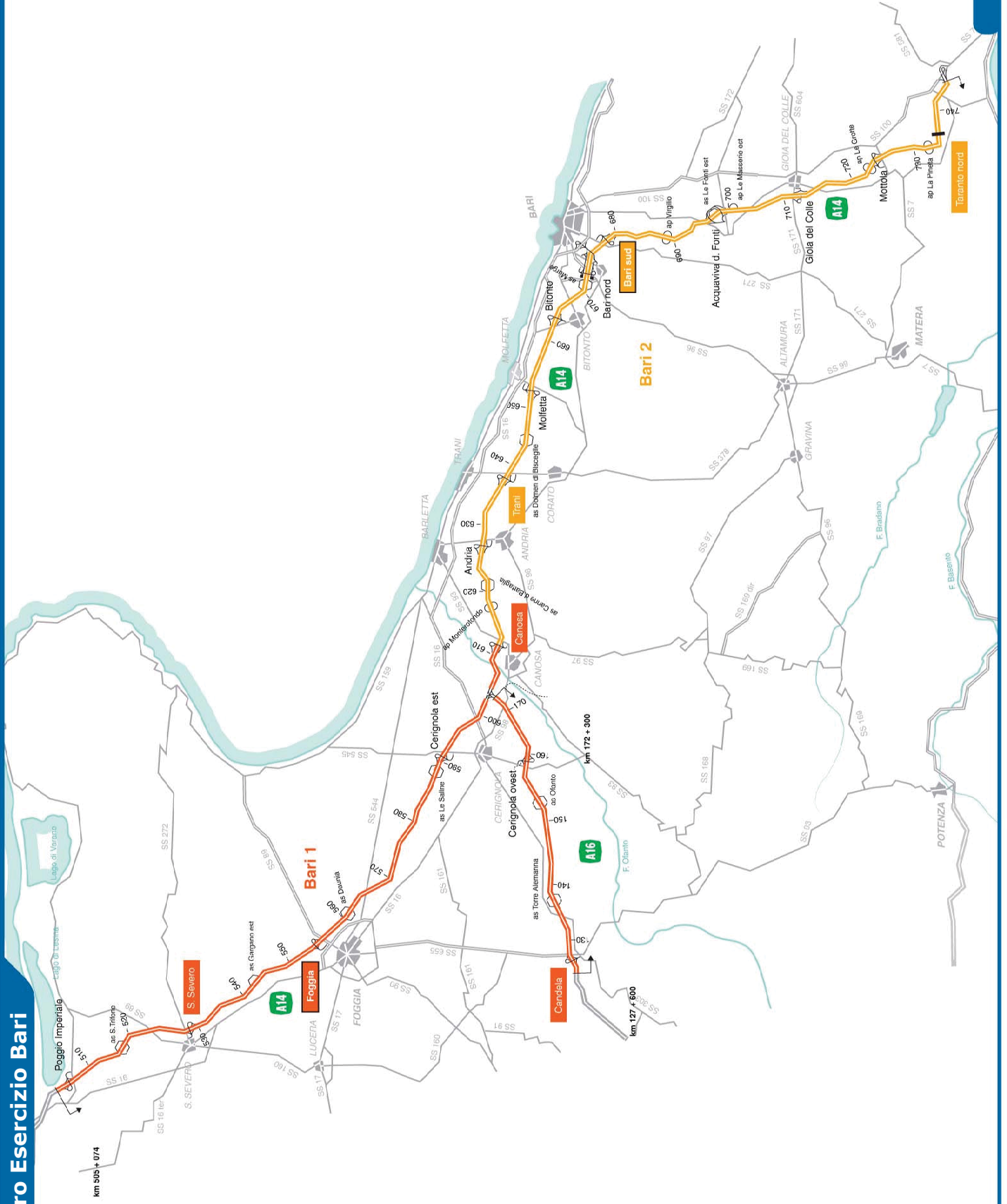


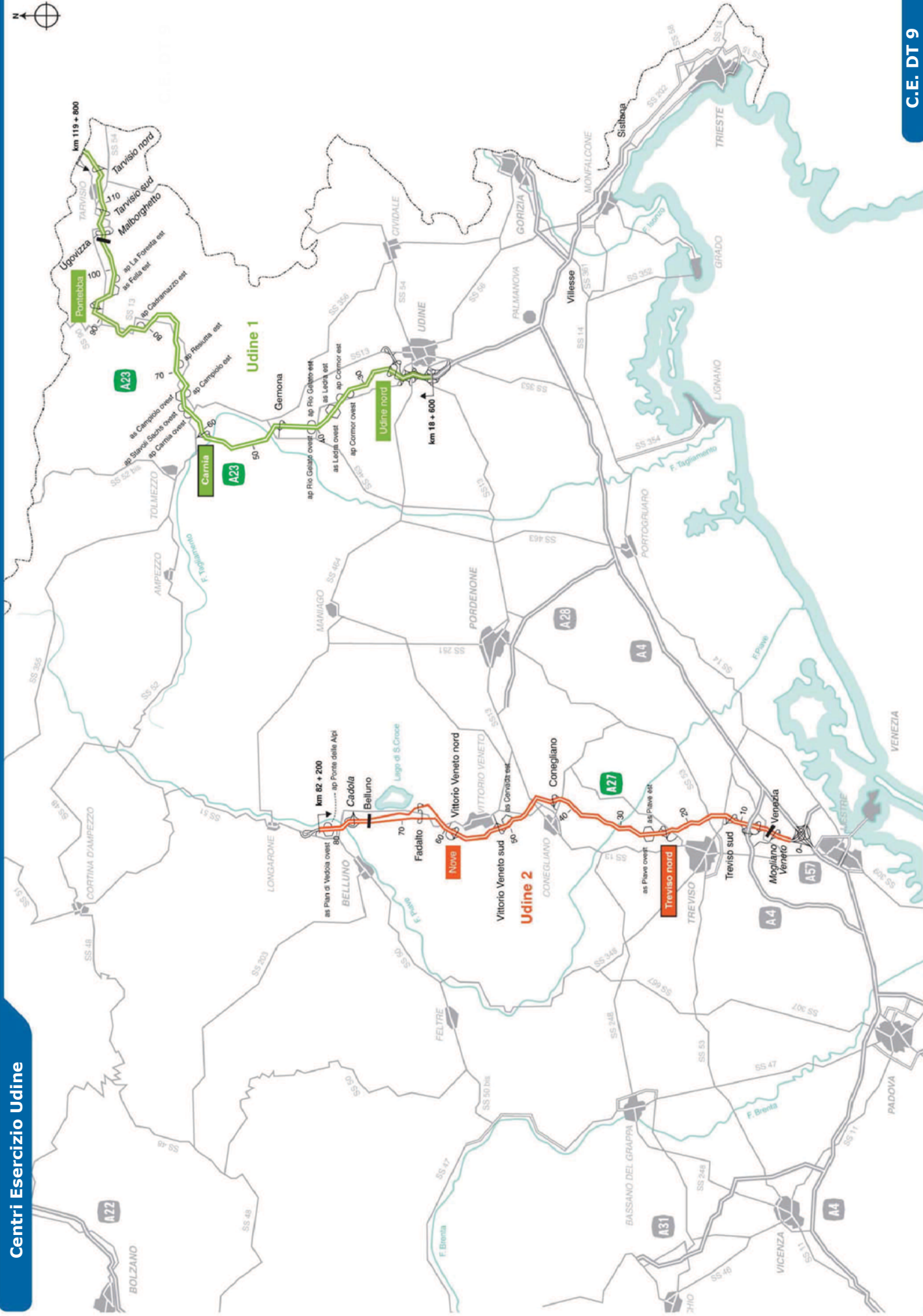
Centri Esercizio Cassino





Centro Esercizio Bari





INFRASTRUTTURA E SERVIZI

Infrastruttura e Servizi

2. L'AUTOSTRADA E LA MOBILITA' IN ITALIA

La rete della Società Autostrade per l'Italia è costituita da tracciati di diverse caratteristiche geometriche, considerate anche le diverse date di costruzione delle opere e i successivi interventi di ampliamento e riqualificazione, tutti rispondenti nei diversi elementi - sia geometrici che di arredo tecnico funzionale - agli standard che, secondo le norme in vigore, definiscono l'infrastruttura autostradale.

L'art. 2 comma 3 del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30.4.92 n. 285), infatti definisce autostrada una strada “ ... a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione”.

Le caratteristiche geometriche e strutturali dei tracciati di Autostrade per l'Italia rispondono a queste indicazioni e consentono condizioni di sicurezza e fluidità, sia in ambito extraurbano che suburbano, molto più elevate di quelle riscontrabili sulla viabilità ordinaria.

Nel 2008 sulla rete aziendale sono stati percorsi complessivamente **48.919** milioni di chilometri, dei quali 37.275 milioni da veicoli leggeri e 11.644 milioni da veicoli pesanti, che in termini di Traffico Giornaliero Medio su base annua (TGMA) si riassumono in:

%	35.677 veicoli leggeri	€	76,2 % del totale;
%	11.145 veicoli pesanti	€	23,8 % del totale.
%	46.822 veicoli totali		

che percorrono la rete ogni giorno (la percorrenza media sulla rete interconnessa è di circa 75 km per i veicoli leggeri e di circa 101,5 per quelli pesanti).

Con circa 4 milioni di viaggiatori ogni giorno in transito sulla rete, pari all'8% della popolazione italiana, la mobilità sulla rete di Autostrade per l'Italia può essere riguardata come una vera e propria città in movimento.

2.1 L'infrastruttura

2.1.1 Caratteristiche del tracciato

Sulla rete, in funzione dei volumi di traffico, sono presenti sezioni a 2 corsie per senso di marcia (di larghezza non inferiore a 3,5 m) più corsia di emergenza (di larghezza non inferiore a 2,5 m), a 3 corsie per senso di marcia più emergenza e a 4 corsie per senso di marcia più emergenza.

Nella figura sono rappresentate le sezioni trasversali più comuni sulla rete.

Dei complessivi 2854,6 km di carreggiata, infatti (*dati 2008*):

- 1.870,6 km sono a 2 corsie;
- 906,5 km sono a 3 corsie;
- 77,5 km sono a 4 corsie;

in alcuni casi ai lati delle carreggiate principali corrono carreggiate di servizio che assumono le dimensioni di veri e propri sistemi complanari (Savona, Poasco, Bologna, Bari, Udine).

In relazione all'orografia del territorio attraversato:

- 666,3 km sono di montagna;
- 2.188,3 km sono di pianura;

e un'incidenza della parte di tracciato in galleria e su viadotto rispettivamente pari a circa il 5% e il 7% dell'estesa complessiva.

Infine è da considerare che circa il 28% della rete si svolge attorno alle grandi aree metropolitane del paese, con conseguente sovrapposizione del traffico di lunga percorrenza con spostamenti a carattere territoriale o di hinterland delle stesse aree.

2.1.2 L'arredo funzionale

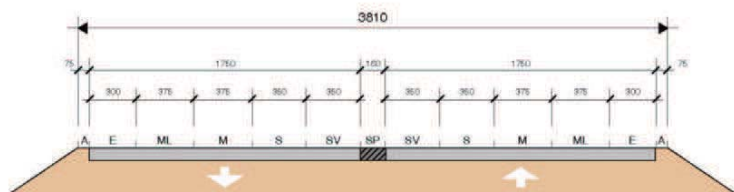
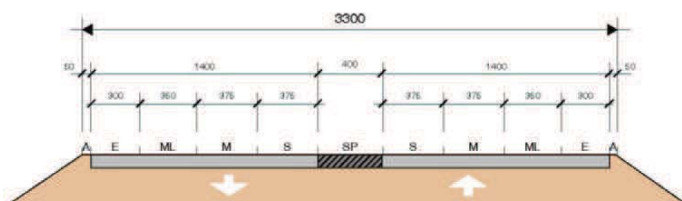
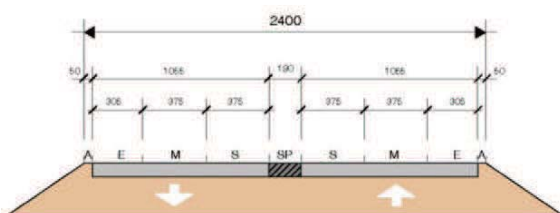
Le condizioni elevate di sicurezza e di comfort della rete di Autostrade per l'Italia sono da porre in relazione anche con le tecniche di pavimentazione utilizzate e con l'arredo tecnico funzionale dei tracciati.

Sulla rete della Società sono presenti pavimentazioni con caratteristiche di aderenza al massimo livello e per una larga estesa di tipo drenante, in grado cioè di mantenere anche in caso di pioggia una visibilità ottimale per i conducenti dei veicoli in transito.

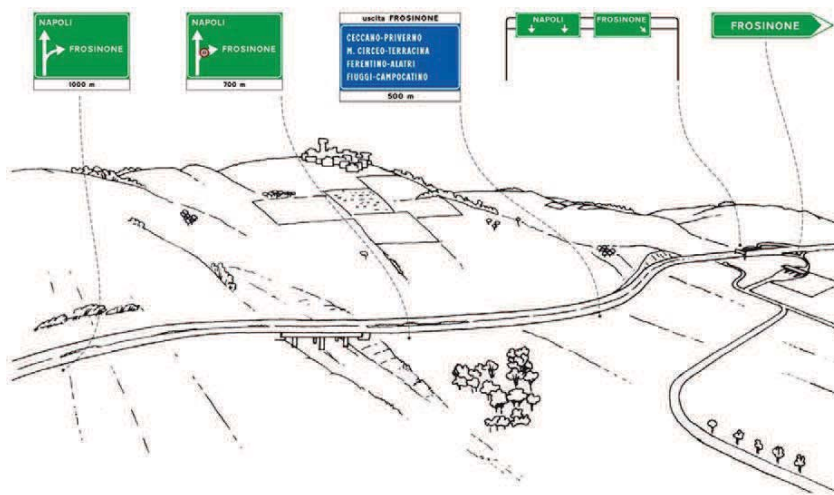
La segnaletica verticale presente, tenuto conto delle velocità più elevate consentite in autostrada, ha dimensioni maggiori che sulla viabilità ordinaria e viene realizzata con materiali ad alta rifrangenza per migliorarne la visibilità in tutte le condizioni ambientali.

In particolare quella di indicazione è organizzata secondo schemi specifici, che ripetono la medesima sequenza di segnali in corrispondenza di ciascun elemento nodale, interconnessioni, svincoli, aree di servizio e aree di parcheggio, che ne rendono immediata la comprensione da parte dei conducenti - vedi figure.

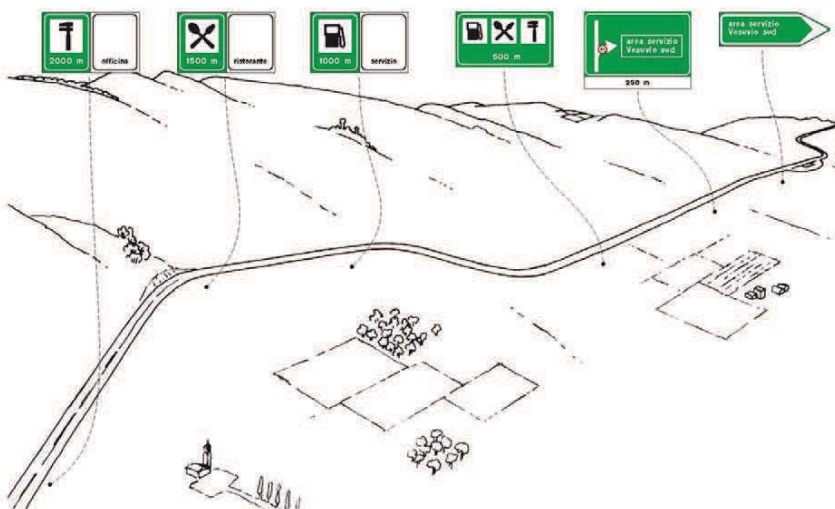
Sezioni autostradali tipo



Svincolo – segnaletica tipo



Area di Servizio – segnaletica tipo



Analogamente la segnaletica orizzontale è realizzata con materiali di elevate caratteristiche di retroriflettenza per migliorarne gli effetti di margine e di guida ottica.

Sul lato destro di ciascuna carreggiata, ogni 2 chilometri circa sono presenti colonnine per la richiesta soccorso (SOS), gran parte delle quali sono attrezzate per la fonia.

La rete è inoltre attrezzata con pannelli a messaggio variabile, sia in itinere posti su portale, di norma prima di ciascuno svincolo di uscita, sia in entrata sugli svincoli di accesso, per la diffusione di informazioni agli utenti in viaggio.

I tracciati sono anche controllati con telecamere che consentono la ripresa di immagini a colori con caratteristiche televisive e con continuità nell'arco delle 24 ore.

2.1.3 L'accessibilità e i servizi

L'accessibilità ai tracciati autostradali, diversamente che sulla viabilità ordinaria ove sono presenti incroci a raso, è assicurata da intersezioni a livelli sfalsati (svincoli) con rami che consentono ai veicoli il cambiamento di direzione e quindi il passaggio dall'autostrada alla viabilità ordinaria o ad altra infrastruttura autostradale senza interferenze.

I terminali e gli svincoli di accesso sono di norma interclusi da stazioni di pedaggio costituite da un certo numero di porte attraverso le quali viene canalizzato il flusso veicolare in entrata o in uscita. Sulla rete Autostrade per l'Italia sono presenti (*dati 2008*):

- f 227 stazioni, per un complesso di:
 - 569 porte di entrata (di cui 173 Telepass dedicate),
 - 1.417 porte di uscita (di cui 294 Telepass dedicate),
 - 88 porte reversibili,

alle quali si aggiungono 67 svincoli liberi da pedaggio.

In aree disposte ai lati di entrambe le carreggiate, in media ogni 27 chilometri circa, ma separate dalle stesse, sono presenti i principali servizi necessari ai veicoli e alle persone in viaggio.

Sono presenti sulla rete Autostrade per l'Italia (*dati 2008*):

- f 213 aree di servizio,
- f 103 aree di parcheggio,
- f 3.998 piazzole di sosta.

I servizi sulle aree sono gestiti da operatori (sub-concessionari) responsabili dei servizi di erogazione carburanti e dei servizi di bar, ristorazione e market, e in particolare:

- della manutenzione e pulizia dei servizi igienici,
- della realizzazione e allestimento dei punti vendita,
- della manutenzione e pulizia degli spazi di vendita,
- della gestione e offerta delle attività commerciali.

La Società è direttamente responsabile:

- della realizzazione, manutenzione e pulizia dei parcheggi e degli altri spazi esterni,
- della viabilità e sicurezza della circolazione nelle aree,
- del controllo del rispetto degli standard di qualità del servizio erogato dagli operatori.

2.1.4 La circolazione

Nel Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30/4/92 n.285) e relativo Regolamento di Esecuzione e di Attuazione (D.P.R. 16/12/92 n.495) vengono definite alcune norme in relazione alla circolazione dei veicoli e ai comportamenti in autostrada, nonché alle attività di manutenzione sulle strade e al transito dei veicoli e trasporti eccezionali.

In particolare si vedano:

- % l'articolo 175, con le condizioni e limitazioni, ove tra l'altro sono elencati i veicoli non ammessi alla circolazione sulle autostrade,
- % l'articolo 176, con i comportamenti vietati ed i relativi esoneri.

2.2 I servizi

2.2.1 L'esazione

La rete della Società, così come gran parte della rete autostradale nazionale (km 5.694,2 ovvero l'86,4% del totale di km 6.588,2 - *dati 2008*) è gestita a pedaggio, cioè le Concessionarie, in relazione a ciascuna percorrenza effettuata sulla rete di competenza, alla classe di appartenenza del veicolo, e al tipo di tracciato, pianura o montagna, applicano specifiche tariffe (aggiornate annualmente), riscuotendo i pedaggi corrispondenti.

L'insieme delle strutture, delle procedure e dell'organizzazione per la riscossione del pedaggio costituisce il *sistema di esazione*.

Strutture

Le strutture del sistema di esazione sono le stazioni, poste trasversalmente sugli svincoli, che regolano l'accesso all'autostrada dalla viabilità ordinaria e le barriere poste trasversalmente all'intera sede autostradale che regolano il flusso di traffico complessivo.

Queste strutture sono contraddistinte dalla rete di appartenenza (es. Rete 1), da un codice di tre cifre (es. 001, 002, ecc.) e un nome.

Gli svincoli privi di una stazione sono comunemente detti svincoli liberi.

Su ciascuna struttura la tipologia di porte, di entrata o di uscita, può essere:

- % unidirezionale, stabilmente adibita al controllo del traffico in una sola direzione (entrata o uscita);
- % reversibile, alternativamente adibita al controllo del traffico in una direzione o in quella opposta;
- % speciale, situata a lato della struttura di stazione, principalmente utilizzata per l'entrata e l'uscita dall'autostrada dei Transiti Eccezionali (TE).

Ogni porta, con esclusione di quella speciale, è contraddistinta da un numero di due cifre.

Sistemi, supporti e tecnologie

Sulla rete della Società sono presenti due diversi sistemi di esazione:

- f* **sistema chiuso** così denominato quando il controllo del veicolo in transito viene effettuato due volte, alla stazione di entrata ed a quella di uscita.
Alla stazione di entrata, di norma, il cliente ritira il biglietto che deve poi consegnare all'uscita, per consentire la determinazione del pedaggio, il cui importo è calcolato in relazione ai chilometri percorsi ed alla classe di appartenenza del veicolo.
- f* **sistema aperto** così denominato quando ogni stazione controlla solo i veicoli che transitano su un determinato tratto di autostrada.
Il cliente, ogni volta che attraversa una stazione, paga il pedaggio relativo al tratto di autostrada controllato dalla stazione stessa. Non vi è emissione di biglietto.

Stazione di pedaggio

Segnaletica di indicazione delle modalità di pagamento



Il pedaggio è pertanto commisurato ad una percorrenza fissa e varia esclusivamente in funzione della classe di appartenenza del veicolo.

Il sistema è strutturato in maniera da poter gestire le operazioni di esazione nelle autostrade sia di tipo “aperto” che “chiuso”, utilizzando:

- f supporti magnetici:
 - biglietti, utilizzabili solo nelle autostrade di tipo “chiuso”;
 - tessere VIACard, buoni pedaggio, carte di debito e di credito, utilizzabili sia in autostrade di tipo “aperto” che “chiuso”;
- f la tecnologia Telepass che consente il pagamento del pedaggio in modo assolutamente automatico, senza fermata del veicolo, attraverso lo scambio di informazioni tra un terminale installato a bordo dello stesso e gli impianti di stazione.

L’indicazione delle diverse modalità di pagamento sui caselli della rete, dopo l’intervento di standardizzazione è la seguente:



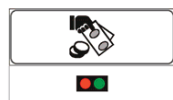
Porte dedicate al pagamento con TELEPASS



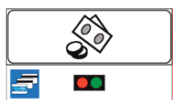
Porte dedicate al pagamento con carte (VIACard, Bancomat e Carte di Credito) o con TELEPASS



Porte in cui è possibile pagare con carte (VIACard, Bancomat e Carte di Credito)



Porte per il pagamento in contanti ad un operatore



Porte per il pagamento in contanti in cassa automatica o con carte (VIACard, Bancomat e Carte di Credito)

Con l’intervento di standardizzazione è stato perciò introdotto un codice colore che associa in maniera univoca:

- il **colore giallo** all'esazione dinamica tramite Telepass,
- il **colore blu** al pagamento mediante carte di credito, Bancomat o Viacard,
- il **colore bianco** al pagamento in contanti (cassa o operatore).

Lo sviluppo delle tecnologie che ha consentito la presenza sulla stessa porta di diverse tipologie di pagamento (*porte polifunzionali*) consente anche una diversa gestione nell'arco delle 24 ore al fine di meglio configurare l'offerta delle modalità di pagamento presenti sul casello alle esigenze della domanda in periodi differenti.

Punti di assistenza commerciale

I Punto Blu e i Centri Servizi sono strutture preposte alla vendita dei prodotti/servizi "Autostrade per l'Italia" e all'assistenza alla clientela, collocati in prossimità di stazioni medio - grandi e/o su direttrici che intercettano elevati volumi di traffico.

Classificazione dei veicoli

Per l'applicazione del pedaggio i veicoli in transito sono distinti in cinque classi. Il criterio di classificazione applicato è "assi-sagoma" ove:

- f* per "SAGOMA", si intende l'altezza del veicolo misurata in corrispondenza del primo asse, ed è il criterio con cui vengono classificati tutti i veicoli a due assi e consente di fissare due classi;
- f* per "ASSI", si intende il numero degli assi di costruzione, anche se non toccano il piano stradale, ed è il criterio con cui vengono classificati tutti i veicoli ed i convogli costruiti a tre o più assi e consente di fissare le rimanenti tre classi.

Il suddetto criterio di classificazione prevede dunque la suddivisione dei veicoli esclusivamente sulla base della loro struttura fisica, senza tenere conto del tipo di trasporto (passeggeri o merci).

Il pedaggio si calcola moltiplicando la tariffa unitaria di ciascuna classe per i chilometri percorsi distinguendo i tratti autostradali di pianura e di montagna (il valore finale è arrotondato per eccesso o per difetto a 10 centesimi di Euro)

Tariffe unitarie (valori al 1° gennaio 2009 al lordo di sovrapprezzi ANAS e IVA)

		Classe A	Classe B	Classe 3	Classe 4	Classe 5
Pianura	<i>Euro/km</i>	0,05402	0,05533	0,06919	0,10842	0,12934
Montagna	<i>Euro/km</i>	0,06433	0,06590	0,08136	0,12852	0,15366

Centro Operativo Esazione e Monitoraggio Centralizzato di Tratta

La diffusione dei sistemi automatici di esazione, con:

- f* lo sviluppo di apparati in grado di svolgere le operazioni con limitati interventi di manutenzione,
- f* il supporto di sistemi di comunicazione con la clientela per gestire da remoto l'assistenza,

ha richiesto la realizzazione di centri dedicati e strutturati per tali attività.

Si tratta di **strutture correlate con il Centro Radio Informativo** per facilitare i necessari e opportuni scambi informativi.

Tali strutture sono presidiate nell'arco delle 24 ore da personale turnista che svolge le attività previste.

Il **Centro Operativo Esazione (CEO)** è stato realizzato per un'efficiente gestione delle risorse esattoriali e svolge i seguenti principali compiti:

- provvede sulla base delle indicazioni fornite dal Gestore di Tratta alla copertura dei turni di servizio degli esattori (Stazioni e Punti Blu);
- completa attraverso procedure informatiche le evidenze di servizio (anagrafiche dei rapporti di mancato pagamento, sfasature orario, ecc.), verifica la quadratura delle gestioni degli esattori e rileva fatti anomali da evidenziare ai gestori di tratta;
- verifica la copertura dei turni di servizio certificando le presenze esattoriali.

La struttura **Monitoraggio Centralizzato di Tratta (MCT)** è stata realizzata per supportare e sviluppare il governo da remoto degli apparati di esazione.

Ad esso in particolare fanno capo tutti i sistemi di controllo, telediagnosi e governo degli apparati di porta, e quelli di comunicazione, su eventuale richiesta della clientela, con i conducenti dei veicoli impegnati nelle operazioni di esazione.

2.2.2 L'assistenza

Servizio Viabilità

L'istituzione della figura dell'**Operatore dell'Esercizio** completa il quadro delle risorse aziendali da sempre impegnate nella gestione della viabilità.

Nel Servizio Viabilità infatti rientrano le attività di sorveglianza, intervento diretto e regolazione del traffico che sono utili per prevenire le turbative della circolazione e per contenerne gli effetti, in termini di sicurezza, fluidità e comfort.

In particolare tali attività riguardano i seguenti ambiti:

- f* **eventi esterni** – quali le condizioni atmosferiche avverse, gli incendi e le azioni di disturbo che possono incidere negativamente sulla regolare circolazione;
- f* **infrastruttura** – per verificare e assicurare il mantenimento dello stato di efficienza della struttura e degli impianti di arredo, nonché il rispetto delle norme che garantiscono la tutela della strada e dell'ambiente;
- f* **circolazione** – per ridurre disagi e pericoli alla circolazione, in conseguenza di turbative generate da traffico, incidenti o altro;
- f* **assistenza** – per assicurare le condizioni di affidabilità del viaggio, come avviene con la rimozione di ostacoli accidentali sulla carreggiata e per risolvere situazioni di disagio ed emergenza riguardanti singoli clienti – per esempio in conseguenza di avarie, malori, danneggiamenti e perdita di oggetti personali.

Nel rispetto dei principi di sicurezza, dell'incolumità propria e altrui, il Servizio Viabilità contribuisce a garantire attraverso il continuo collegamento con il Centro Radio Informativo:

- f la corretta sorveglianza finalizzata a verificare lo stato di funzionalità e di affidabilità dell'infrastruttura;
- f interventi tempestivi ed efficaci per rimuovere o, comunque, contenere gli effetti delle possibili cause di turbativa;
- f l'aggiornamento delle informazioni alla clientela attraverso i canali esistenti;
- f l'attivazione di interventi delle strutture organizzative aziendali e/o degli Enti specificatamente preposti.



Servizio di Polizia Stradale

I compiti del Servizio di Polizia Stradale della Polizia di Stato sono delineati nell'art. 11 del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30/4/92 n. 285).

Oltre a queste competenze assegnate per legge, la Convenzione tra il Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza e la Società specifica ulteriormente che le forze di Polizia Stradale provvedono, con una struttura organizzativa dedicata, allo svolgimento sulla rete di Autostrade per l'Italia di alcuni servizi aggiuntivi, tra cui:

- % la continua vigilanza sulle condizioni meteorologiche, di transitabilità e di sicurezza dell'autostrada e relative pertinenze, e la comunicazione di ogni anomalia rilevata,
- % l'attuazione diretta e tempestiva, in caso di necessità dei primi possibili provvedimenti di emergenza per l'eliminazione o la segnalazione al traffico sopraggiungente di situazioni di pericolo o di intralcio per la circolazione,

per l'attuazione dei quali il Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza ha predisposto sulle tratte autostradali il pattugliamento continuativo nelle 24 ore ad opera di reparti denominati **Sottosezioni**.

Il coordinamento funzionale di queste unità è affidato al **Centro Operativo Autostradale (COA)** dotato di specifica Sala Radio.

La Polizia Stradale è presente all'interno della rete di Autostrade per l'Italia con una struttura articolata in 36 Sottosezioni con diverse caratteristiche che operativamente rispondono a 9 COA dislocati rispettivamente presso ciascuna Direzione di Tronco.



Sottosezioni della Polizia Stradale

C.O.A. di Genova:

Sottosezioni di **Ovada, Genova ovest, Casale Monferrato sud, Romagnano Sesia;**

C.O.A. di Milano:

Sottosezioni di **Piacenza nord, Seriate, Busto Arsizio** e *Sezioni di Como e Parma**;

C.O.A. di Bologna:

Sottosezioni di **Bologna sud, Forlì, Modena nord, Altedo, Rovigo** e *Sezioni di Reggio Emilia e Ravenna**;

C.O.A. di Firenze:

Sottosezioni di **Arezzo, Pian del Voglio, Montecatini ovest, Firenze nord;**

C.O.A. di Fiano Romano:

Sottosezioni di **Roma nord, Roma sud, Orvieto, Cerveteri, Frosinone;**

C.O.A. di Cassino:

Sottosezioni di **Napoli nord, Caserta nord, Grottaminarda, Cassino, Avellino ovest;**

C.O.A. di Pescara:

Sottosezioni di **Porto San Giorgio, Pescara nord, Vasto sud, Fano;**

C.O.A. di Bari:

Sottosezioni di **Trani, Foggia, Bari sud e Taranto;**

C.O.A. di Udine:

Sottosezioni di **Carnia, Treviso nord.**

** Sezioni di Polizia Stradale esterne*

Le pattuglie espresse da ciascuna Sottosezione effettuano la sorveglianza di tratte mediamente dell'ordine di 30-40 km articolandosi su quattro turni di 6 ore ciascuno (quadranti).

Centro Operativo Autostradale (C.O.A.) della Polizia Stradale

Il coordinamento operativo delle forze di Polizia Stradale quotidianamente presenti sulla rete di ciascuna Direzione di Tronco è svolto da una struttura collocata in un locale adiacente a quello del Centro Radio Informativo Autostrade per l'Italia e con questo direttamente comunicante.

Si tratta della ***Sala Radio COA*** presidiata per l'intero arco delle 24 ore da agenti in servizio su turni simili a quelli delle pattuglie operanti su strada.

Questi dispongono di canali radio dedicati per la comunicazione operativa con gli agenti su strada e di tutti i normali sistemi di comunicazione con le strutture territoriali del Servizio di Polizia Stradale (Sezioni e Compartimenti).

I compiti di questa struttura in rapporto alla rete autostradale sono:

- % coordinamento di tutti i servizi di vigilanza stradale, anche se svolti occasionalmente da pattuglie inviate in rinforzo da reparti diversi da quelli autostradali;
- % mantenimento di costanti rapporti con la competente struttura della Società per quanto attiene al buon andamento dei servizi, anche con riferimento a situazioni particolari o contingenti;
- % coordinamento dell'attività di vigilanza sui Transiti Eccezionali e i trasporti di sostanze e materie pericolose;
- % segnalazione al Centro Radio Informativo della Società circa le condizioni meteorologiche, di transitabilità e di sicurezza rilevate dalle pattuglie, per l'adozione dei provvedimenti di competenza;
- % comunicazione al Centro Radio Informativo degli incidenti stradali e delle richieste di soccorso sanitario e meccanico inviate dalle pattuglie;
- % previsione, d'intesa con il Centro Radio Informativo della Società, della possibilità di limitazioni di transito sulla tratta di competenza, per i Transiti Eccezionali, in caso di condizioni meteorologiche avverse o di scarsa visibilità.

Il modello operativo costituito dallo stretto rapporto di attività tra Sala Radio COA e Centro Radio Informativo Autostrade per l'Italia, che possono così operare in stretta correlazione pur nel rispetto delle diverse competenze, è una caratteristica peculiare della Società Autostrade per l'Italia e si è dimostrato efficace risposta alla rapida e coordinata soluzione dei problemi di circolazione, delle situazioni di crisi e di emergenza sulla rete autostradale.

Servizio di Soccorso Meccanico

Il Nuovo Codice della Strada indica all'art. 175, comma 12, che il soccorso stradale e la rimozione dei veicoli sono consentiti solo agli enti e alle imprese autorizzati dall'ente proprietario.

In conformità, Autostrade per l'Italia ha autorizzato alcune organizzazioni (attualmente: ACI Global S.p.A., Europ Assistance Vai S.p.A. e, sulla sola competenza del VI Tronco, Euro Service Assistance s.r.l.) all'effettuazione del Servizio di Soccorso Meccanico sulla rete di propria competenza.

Il servizio viene assicurato 24 ore su 24 ed è esteso a tutta la rete.

In periodi particolari per densità di traffico possono essere richiesti specifici presidi dei carri di soccorso lungo le tratte interessate, e - nel corso delle operazioni invernali - la dislocazione di carri per il soccorso pesante in relazione a previsioni di precipitazioni nevose.

Il Servizio di Soccorso Meccanico è volto ad assicurare:

- f* la riparazione in autostrada dei veicoli in avaria, limitatamente ai casi di lieve entità che non comportino operazioni meccaniche complesse e che comunque non creino pregiudizio per la sicurezza della circolazione;
- f* il rifornimento in autostrada di liquidi per circuiti di raffreddamento e di acqua (esclusi liquidi per circuiti sigillati), di lubrificante e di carburante, quest'ultimo nella sola quantità necessaria al raggiungimento della prima area di servizio nel senso di marcia del veicolo;
- f* il trasporto o traino fino alla prima officina di area di servizio, se ubicata prima dell'uscita immediatamente a valle del luogo di fermo, o fino ad un'officina esterna (associata all'organizzazione o ad altra di fiducia dell'utente) corrispondente alla prima uscita nel senso di marcia, dei veicoli che necessitino di riparazioni non eseguibili su strada;
- f* la rimozione e il successivo trasporto o traino, fino ad un'officina esterna corrispondente alla prima uscita nel senso di marcia o eventualmente in altro luogo di deposito indicato dalla Polizia Stradale, dei veicoli rimasti coinvolti in incidenti e/o posti sotto sequestro;
- f* la rimozione, a termini di legge, dei veicoli abbandonati, o comunque in sosta non consentita lungo l'autostrada e sue pertinenze secondo le disposizioni impartite dalla Polizia Stradale con oneri della rimozione e prelievo a carico del proprietario.

Il Servizio di Soccorso Meccanico viene richiesto dall'utenza (tramite colonnina SOS, chiamata telefonica al Centro Radio Informativo o alla Centrale Operativa della organizzazione di soccorso, richiesta al personale della Polizia Stradale o di Autostrade per l'Italia) con:

- **richiesta non nominativa**, nei casi in cui non viene specificata preferenza per alcuna organizzazione di soccorso;
- **richiesta nominativa** per ottenere l'intervento in autostrada di una specifica organizzazione di soccorso;

o attivato direttamente su indicazione della Polizia Stradale o del personale di Autostrade per l'Italia in servizio su strada.

Nel caso la richiesta del cliente arrivi alla Centrale Operativa dell'organizzazione di soccorso, questa informa il Centro Radio Informativo Autostrade per l'Italia richiedendo autorizzazione ad effettuare l'intervento.

Servizio di Soccorso Sanitario

Il Servizio di Soccorso Sanitario è basato sulla mappatura delle risorse sanitarie specialistiche sul territorio e sul Servizio Sanitario Nazionale accessibile attraverso il **118** (Sistema di emergenza sanitaria) che gestisce gli interventi con ambulanze o, in casi di estrema gravità e urgenza, con elisoccorso.

Il servizio viene assicurato 24 ore su 24 ed è esteso a tutta la rete.

In periodi particolari per densità di traffico si attivano, in punti prefissati della rete, postazioni di soccorso temporanee, con personale dedicato, predisposte dal Servizio Sanitario Nazionale e da associazioni di volontariato.

Il Servizio di Soccorso Sanitario viene richiesto dall'utenza, tramite colonnina SOS, chiamata telefonica al Centro Radio Informativo o, direttamente, alla Centrale Operativa del 118.

Altrimenti viene richiesto, tramite Centro Radio Informativo, dal personale della Polizia Stradale o di Autostrade per l'Italia, in servizio su strada.

Nel caso la richiesta del cliente arrivi al 118, detta Centrale Operativa informa il Centro Radio Informativo Autostrade per l'Italia.

Protezione Civile (Vigili del Fuoco)

L'intervento dei Vigili del Fuoco sulle sedi autostradali, nelle pertinenze o in prossimità delle stessa viene richiesto nei casi di:

- incendio a veicoli,
- incendio a strutture,
- incendio nei terreni adiacenti l'infrastruttura o le pertinenze,
- incidente stradale con persone rimaste incastrate nei veicoli,
- incidente stradale con veicoli che trasportano materie pericolose,
- perdita o sversamento o scarico abusivo di rilevante entità di sostanze pericolose/inquinanti,
- frana o scivolamenti di pendii,
- allagamenti o esondazioni,
- caduta di linea elettrica,
- danni da scossa sismica.

Con il numero telefonico unico nazionale, il **115**, si richiede l'intervento immediato delle squadre di soccorso dei Vigili del Fuoco della Provincia interessata dall'evento.

L'intervento viene richiesto dal Centro Radio Informativo o dal COA su segnalazione del personale in servizio su strada, tramite chiamata telefonica alla Centrale Operativa del 115.

Ciò avviene con uno scambio di informazioni di norma regolato da appositi protocolli di comunicazione che disciplinano anche le modalità di accesso all'autostrada e di raggiungimento del teatro di intervento in modo che l'arrivo dei mezzi di soccorso sia il più rapido possibile e avvenga senza intralci con il raggiungimento della posizione migliore per l'intervento stesso.

Nel caso la richiesta del cliente arrivi al 115, detta Centrale Operativa informa il Centro Radio Informativo Autostrade per l'Italia.

2.2.3 La manutenzione

Impianti

Nell'ambito della Direzione di Tronco l'Unità Impianti è impegnata nella manutenzione correttiva, preventiva e straordinaria di tutte le apparecchiature elettriche, di quelle ausiliarie, degli strumenti rivolti alla esazione dei pedaggi e di tutti gli impianti connessi alle telecomunicazioni.

La struttura Impianti è impegnata, inoltre, nel monitoraggio costante dello stato di funzionamento dei diversi apparati al fine di effettuare interventi di ripristino/riparazione da remoto e/o attivare il personale dedicato.

A questi fini la maggior parte degli impianti è soggetta, attraverso la rete di collegamento, ad una continua telediagnosi dello stato di funzionamento.

L'attività di manutenzione è svolta con il supporto di ditte specializzate in relazione alle diverse tipologie di impianto presenti sulla rete.

Centro di Monitoraggio Impianti

Il progressivo sviluppo dell'impiantistica sulla rete ha reso l'autostrada un complesso di infrastrutture costituite in misura rilevante anche da sistemi strumentali e di comunicazione, ponendo specifiche esigenze di monitoraggio e manutenzione.

A queste è stata data risposta con la realizzazione di un **Centro di Monitoraggio Impianti (CEM)** che provvede alla tempestiva individuazione dei guasti ed alla rapida predisposizione delle specifiche attività di intervento e riparazione.

Si tratta di una **struttura correlata con il Centro Radio Informativo**, presso il quale è anche collocata, alla quale fanno capo tutti i sistemi di controllo e telediagnosi degli apparati in funzione sulla rete, i cui output sono disponibili su specifici terminali.

La struttura è presidiata per l'intero arco del periodo diurno da personale turnista, con diversi compiti, tra cui:

- gestione apparati sulle porte con tecnologia VME e Progetto 10;
- monitoraggio SIV, pannelli a messaggio variabile e colonnine SOS;
- controllo stato impianti;
- monitoraggio sistemi di esazione e di telecomunicazione;
- monitoraggio allarmi tecnologici e rete locale;
- help-desk.

Opere civili

Il monitoraggio della rete consente di tenere costantemente sotto controllo lo "stato di salute" di tutti gli elementi dell'infrastruttura e di intervenire per prevenirne il degrado e garantire alla rete standard di efficienza e sicurezza in costante miglioramento.

Nell'ambito della Direzione di Tronco l'Unità Tecnica è impegnata principalmente nelle seguenti attività:

- assicurare il regolare funzionamento dell'infrastruttura attraverso una costante azione di monitoraggio e la realizzazione della manutenzione di competenza (opere in verde, regolazioni idrauliche, ripristino danni da incidenti, segnaletica verticale, ecc.);
- svolgere attività di Direzione Lavori, controllo lavori e contabilità per quanto riguarda la manutenzione delle pavimentazioni, la manutenzione della segnaletica, la manutenzione straordinaria delegata alle Direzioni di Tronco, la manutenzione dei fabbricati;
- gestire e mantenere tutti gli autoveicoli di servizio in dotazione alla Società e alla Polizia Stradale e le attrezzature necessarie allo svolgimento delle operazioni invernali;
- coordinare le operazioni invernali.

Queste attività sono svolte in gran parte dal personale dei **Centri di Esercizio**, strutture nelle quali convergono sia la attività di viabilità che quelle di manutenzione corrente dell'infrastruttura.

Posto di Viabilità e Manutenzione

Per quanto concerne il presidio dell'infrastruttura (opere civili e arredo) ciascun Centro di Esercizio si articola su uno o più **Posti di Viabilità e Manutenzione (PM)** con competenze sulle diverse tratte nelle quali è suddivisa la rete di ciascuna Direzione di Tronco.

Si tratta di veri e propri centri operativi attrezzati con materiali e mezzi speciali, per le diverse attività previste.

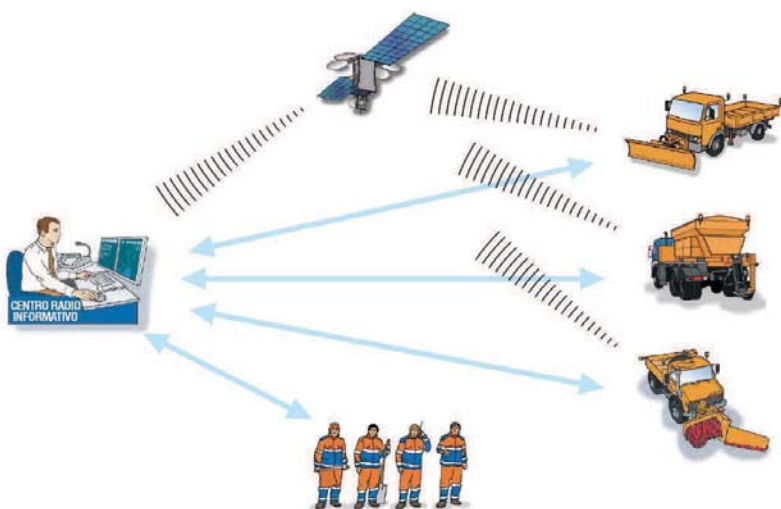
Manutenzione invernale

Al fine di superare le difficoltà che si verificano durante la stagione invernale, a causa di nevicate o per la possibilità di formazione di ghiaccio, ed assicurare in queste condizioni la transitabilità delle carreggiate autostradali, particolare importanza riveste la specifica attività di manutenzione.

Essa prevede interventi a carattere “preventivo o curativo” del personale addetto con l’utilizzo di mezzi meccanici e chimici (sali fondenti) atti a garantire, in qualsiasi condizione climatica, l’affidabilità della rete e presuppone un buon addestramento specifico degli addetti.

Autostrade per l’Italia mette in campo uomini, mezzi e strutture sia interni che esterni (imprese con contratto d’appalto) la cui attività viene svolta all’occorrenza, al momento in cui scatta l’allarme neve o l’allarme ghiaccio, secondo precisi programmi di lavoro denominati “operazioni invernali” e affidata al coordinamento di una figura aziendale che nei momenti di necessità è presente presso il Centro Radio Informativo.

Operazioni invernali



La manutenzione invernale richiede un adeguato grado di cooperazione tra gli operatori del Centro Radio Informativo e il Responsabile delle operazioni invernali al fine di ottimizzare l’intervento del personale e dei mezzi impegnati.

In particolare, l'attività è volta:

- ad una specifica e costante azione di monitoraggio delle condizioni atmosferiche;
- allo spargimento di sostanze antigelo sulla pavimentazione delle carreggiate autostradali in anticipo sulle precipitazioni nevose e durante le medesime o per prevenire la possibile formazione di ghiaccio;
- all'attivazione dello sgombero della neve dalla pavimentazione delle carreggiate con treni-lame che ciclicamente percorrono il tratto soggetto alla nevicata;
- al pronto intervento per rimuovere ed aiutare veicoli in difficoltà;
- all'informazione e segnalazione delle condizioni atmosferiche in corso.

2.2.4 L'informazione

Il Centro Radio Informativo svolge tra le sue attività principali quella di raccolta e distribuzione delle informazioni sulle condizioni della strada, dell'ambiente, del traffico e della circolazione sulle tratte di competenza al fine di informare gli automobilisti di ogni evento possano incontrare sul proprio percorso.

Diffusione di notizie via radio

I clienti in viaggio sulla rete autostradale dispongono di diverse fonti informative a loro specificamente dirette, tra le quali assumono particolare rilievo la diffusione di notizie sui principali canali radio e la visualizzazione di messaggi sui pannelli a messaggio variabile (PMV).

La diffusione via radio avviene attraverso:

- f* i notiziari trasmessi su canale dedicato in isofrequenza FM 103.3, lungo tutto il tracciato, gallerie comprese, di una consistente porzione della rete. Si tratta del servizio **ISORADIO** prodotto e diffuso in associazione con la RAI - Radio Televisione Italiana S.p.A. sulla base di uno specifico accordo;
- f* i bollettini "Onda Verde" trasmessi sulla rete radiofonica RAI nazionale e regionale e alimentati anche da Autostrade per l'Italia attraverso il Centro di Coordinamento per l'Informazione e la Sicurezza Stradale (CCISS), al quale le notizie sono trasferite direttamente dai sistemi di archiviazione informatizzata e, qualora necessario, dagli Operatori del Centro Operativo Viabilità;
- f* i bollettini **Viaradio** sulle condizioni del traffico sulla rete, redatti e direttamente comunicati sul canale radio dagli Operatori del Centro Operativo Viabilità della Società, realizzati e diffusi sulla base di un accordo tra Autostrade per l'Italia e l'emittente radiofonica nazionale RTL 102.5.

Messaggi sui pannelli

La rete della Società è sistematicamente attrezzata con pannelli a messaggio variabile (PMV) disposti:

- f* **in entrata su portale** alle stazioni ed agli svincoli di accesso, all'innesto con la viabilità ordinaria, per consentire ai conducenti dei veicoli in entrata di conoscere gli eventi in atto in ciascuna delle direzioni di marcia del tratto autostradale connesso o sulla stazione stessa.

Sono costituiti da un cartello alfanumerico ed un pittogramma o, nella versione più recente, da un alfanumerico

I clienti possono così decidere se continuare a seguire il percorso su viabilità ordinaria, evitando ad esempio di finire su un rallentamento o una coda in formazione;

- f **in itinere su portale**, cioè lungo i tratti autostradali, su ciascun senso di marcia prima degli svincoli di uscita o delle biforcazioni della rete, per permettere ai conducenti dei veicoli in transito di conoscere gli eventi in atto a valle di questi impianti lungo i tracciati autostradali.

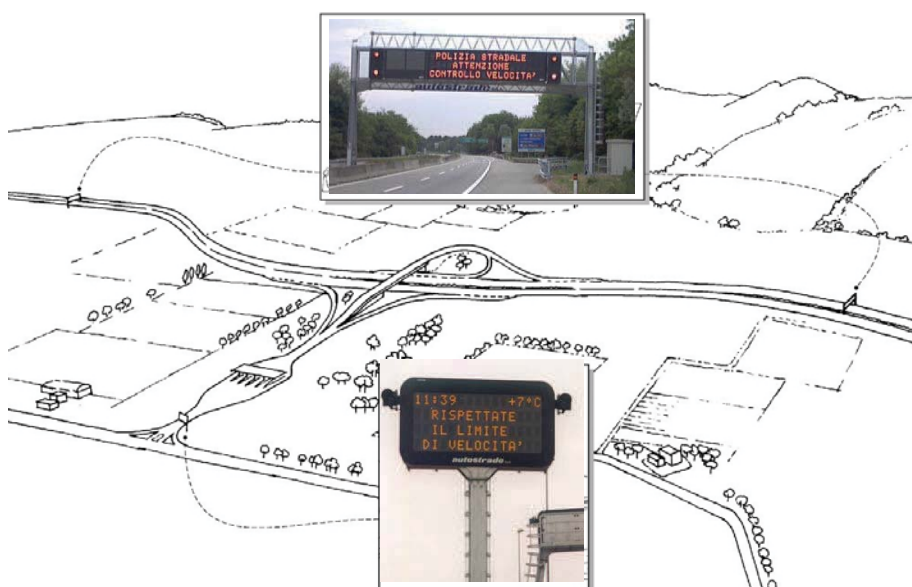
Sono costituiti da un cartello alfanumerico ed un pittogramma o, nella versione più recente, da un alfanumerico e due pittogrammi

I clienti possono così decidere se uscire allo svincolo immediatamente successivo, evitando ad esempio di percorrere un tratto interessato dalla nebbia;

- f **in itinere su palo** in sequenza pressoché regolare lungo tracciati di particolari caratteristiche per preavvisare all'occorrenza i conducenti dei veicoli in transito di una situazione in atto.

Sono costituiti da un pittogramma

Pannelli a messaggio variabile



- f **in itinere su carrelli mobili**, posti lungo i tracciati autostradali a monte di un tratto interessato da temporanea criticità, esempio rallentamento o coda in corrispondenza di un restringimento per lavori, per preavvisare i conducenti dei veicoli in transito della situazione in atto, così che possano ridurre la velocità e adottare un comportamento di guida più attento.

Sono costituiti da un cartello alfanumerico o da un pittogramma

f **in galleria o lungo elementi gestiti in modo dinamico** oltre i normali cartelli sono presenti semafori di corsia (pittogrammi freccia/croce) che posti su portale su ciascuna corsia ne confermano la transitabilità (freccia verde verticale), indicano la necessità di spostarsi sulle corsie adiacenti (freccia gialla obliqua), ne vietano l'uso (croce rossa).

Va osservato che la funzionalità dei due sistemi di diffusione, messaggi via radio e visualizzati su pannelli, risponde a finalità relativamente diverse e complementari, avendo i primi maggiormente valore di comunicazione e preavviso a lunga e media distanza di un evento, delle sue cause, evoluzione e previsione di durata, i secondi funzione di avvertimento e segnalazione a breve distanza di un evento al quale ci si sta approssimando.

A questo scopo anche i veicoli degli Operatori dell'Esercizio, sono dotati di pannelli a pittogramma con funzione di allarme in quanto vengono in caso di necessità posizionati subito a monte dell'evento per richiamare l'attenzione dei conducenti in arrivo.

I semafori freccia/croce rispondono peraltro ad esigenze di regolazione dei flussi veicolari, oltre che di informazione sull'uso delle corsie della sezione autostradale.

Videotext

Autostrade per l'Italia invia in modo automatico le notizie di viabilità inserite dall'Operatore Centro Radio Informativo nel Sistema Informativo Viabilità, al sistema teletext RAI (Televideo) ed all'analogo sistema Mediaset (Mediavideo).

Ciò al fine di agevolare l'utenza nel programmare i propri spostamenti invitandola anche ad evitare i periodi di punta, per alleggerire così i carichi di traffico su strada e, migliorando le condizioni di fluidità, abbattere la microincidentalità tipica dei periodi di flusso congestionato.