



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

Il sistema autostradale in concessione e regolamentazione del sistema tariffario

AUDIZIONE

DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

On. le Maurizio Lupi

ALLA COMMISSIONE VIII DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

22 gennaio 2014

Sommario

1. Il sistema delle concessioni autostradali in Italia	4
1.1 Rete autostradale nazionale	5
1.2 Rete autostradale in concessione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.....	6
1.3 Rete autostradale in concessione Anas S.p.A..	7
1.4 Rete autostradale ANAS – Regioni	8
1.5 Altre società concedenti.....	8
2. Il Sistema autostradale italiano ed il contesto europeo.....	9
3. Nuove iniziative.....	11
3.1 Nuove realizzazioni in project financing	11
3.2 Riaffidamento di concessioni	12
4. Normativa del settore	13
5. Il rapporto concessorio	17
5.1 La Convenzione Unica: la legge 286 del 24 novembre 2006 e s.m.i.....	20
5.2 La delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.....	22
5.3 Il sistema sanzionatorio.....	24
5.4 Direttiva Interministeriale del 30 luglio 2007.....	25
5.5 Il Decreto sulle operazioni di concentrazione	26
5.6 La Legge del 06 giugno 2008 n. 101 e s.m.i. di modifica della Legge 286 del 24 novembre 2006	27
5.7 La Legge del 28 gennaio 2009, n. 2 (cd. Misure Anticrisi)	28
5.8 Procedure di infrazione aperte dalla Commissione Europea	29
5.9 Subentro	30
6. Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali.....	32
6.1 Controllo economico	34
6.2 Il controllo operativo.....	35
6.3 Le verifiche ispettive	37
6.4 Organico della Struttura.....	39

6.5 Investimenti e manutenzioni ordinarie.....	39
6.5.1 Investimenti in beni gratuitamente devolvibili	39
6.5.2 Manutenzione ordinaria.....	43
7. Piano di cantierabilità	46
8.1 Investimenti breve periodo anno 2014.....	46
8. Procedure approvative	48
9. Le Società Concessionarie: schede di riepilogo	51
10. Il sistema tariffario.....	52

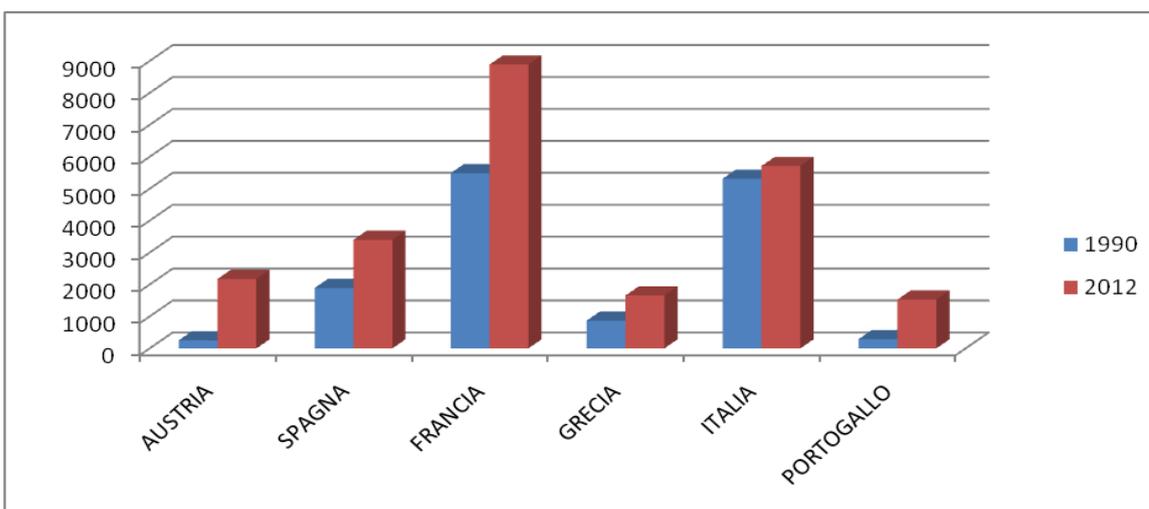
1. Il sistema delle concessioni autostradali in Italia

La rete autostradale italiana è oggi costituita, per la maggior parte, dalle arterie realizzate tra gli anni Sessanta e Settanta. Attraverso lo strumento della concessione, in tali anni, l'Italia vantava un sistema infrastrutturale ampiamente superiore rispetto a quello dei Paesi europei. A seguito del blocco nella realizzazione di nuove tratte, stabilito con la Legge del 16.10.1975 n. 492, l'estensione della rete autostradale è stata ampliata solo attraverso leggi speciali per la gestione di eventi, ecc. (Colombiane, Mondiali di calcio).

Dagli anni Ottanta al Duemila gli interventi sulla rete autostradale italiana sono stati indirizzati prevalentemente ad un incremento degli standard di qualità e di sicurezza mentre, i Paesi europei confinanti, hanno attuato significativi investimenti al punto che oggi dispongono di una dotazione infrastrutturale più radicata.

Evoluzione rete autostradale europea

STATO	ANNO		PERCENTUALE AUMENTO RETE
	1990	2012	
AUSTRIA	254	2177,4	757%
SPAGNA	1894,7	3404,01	80%
FRANCIA	5489	8891,1	62%
GRECIA	871	1658,5	90%
ITALIA	5317,4	5714,5	9%
PORTOGALLO	291,3	1533	426%



Solo con la Legge del 21.12.2001 n. 443 (Legge Obiettivo) sono stati adottati provvedimenti di rilancio del settore nell'intento di recuperare il gap infrastrutturale determinatosi nei confronti dei principali Paesi europei causato dal prolungato blocco nella realizzazione di nuove infrastrutture e dalla complessità dei procedimenti autorizzativi. Tra le misure maggiormente efficaci previste dalla Legge Obiettivo figura l'individuazione di un elenco di *opere strategiche* soggette a procedure autorizzative maggiormente rapide e la regolamentazione del Partenariato Pubblico Privato. L'introduzione di una disciplina sulla Finanza di progetto ha dato rinnovato impulso alla presentazione di nuove iniziative imprenditoriali da parte di soggetti privati. In forza dei provvedimenti adottati e dei successivi aggiornamenti, sono state proposte, sin dal 2004, molteplici iniziative connesse alla progettazione, realizzazione e gestione di tratte autostradali.

L'istituto della concessione, essendo caratterizzato in via prevalente dall'impiego di risorse generate in autofinanziamento in luogo di trasferimenti pubblici, ha garantito l'attuazione di una significativa spesa d'investimenti anche negli ultimi anni. Al contrario, altre opere finanziate esclusivamente con contributi pubblici, hanno registrato maggiori difficoltà di finanziamento.

In tal senso il settore delle concessionarie autostradali rappresenta un fattore strategico per l'economia del Paese in ragione dell'elevata capacità di investimento.

La situazione delineata pone il Paese di fronte alla necessità di procedere alla concreta realizzazione di tutti quegli interventi autostradali immediatamente cantierabili anche trovando soluzioni mirate per il superamento dei problemi di finanziamento delle opere.

1.1 Rete autostradale nazionale

La rete autostradale italiana è affidata in concessione a società con diversi concedenti.

Il primo è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, subentrato ad Anas S.p.A. in tale ruolo a far data dal 1 ottobre 2012. Al Ministero, che opera attraverso la Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali istituita con Decreto Ministeriale n. 341 del 1 ottobre 2012 e sulla quale si dettaglierà in seguito, fa quindi capo la maggior parte della rete in concessione, oggetto della presente relazione.

Vi è quindi Anas S.p.A., società pubblica sottoposta alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture, che gestisce alcune tratte direttamente, mentre per altre svolge il ruolo di concedente in via indiretta, partecipando al 50% al capitale sociale in società regionali.

Vi sono, infine, alcune società regionali che svolgono il ruolo di concedente di infrastrutture poste esclusivamente nel territorio della Regione cui fanno riferimento.

L'estesa complessiva di tutta la rete autostradale è pari a 7.438,3 Km, di cui 6.775,3 Km in esercizio e 663 Km in programmazione o in esecuzione.

Di seguito il dettaglio di ripartizione della rete in funzione del soggetto Concedente.

1.2 Rete autostradale in concessione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

La rete autostradale a pedaggio data in concessione dal Ministero delle Infrastrutture è gestita da 24 società con 25 rapporti concessori atteso che SATAP S.p.A. risulta titolare della concessione per la A21 (Torino – Piacenza) e la A4 (Torino – Milano). L'intera rete si sviluppa per 5.821,5 Km ed è tutta in esercizio.

Nella tabella successiva si riporta l'elenco delle società concessionarie con i relativi km di competenza.

Società concessionarie autostradali

CONCEDENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI STRUTTURA VIGILANZA CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI		
Prog.	SOCIETA'	KM DI RETE
1	ATIVA SpA	155,8
2	Autostrade per l'Italia SpA	2.854,6
3	Autostrada del Brennero	314,0
4	Autostrada Brescia – Verona – Vicenza – Padova SpA	189,0
5	Autostrade Centro Padane SpA	105,5
6	Autocamionale della Cisa SpA	101,0
7	Autostrada dei Fiori SpA	113,3
8	CAS – Consorzio per le Autostrade Siciliane	298,4
9	Autovie Venete SpA	209,9
10	Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA	179,1
11	Tangenziale di Napoli SpA	20,2
12	RAV – Raccordo Autostradale Valle d'Aosta SpA	32,4
13	SALT– Società Autostrada Ligure Toscana SpA	154,9
14	SAT – Società Autostrada Tirrenica SpA	40,0
15	SAM – Società Autostrade Meridionali SpA	51,6
16	SATAP A4 Torino – Milano	127,0
17	SATAP A21 Torino – Piacenza	164,9
18	SAV –Società Autostrade Valdostane SpA	67,4
19	SITAF – Società Traforo Autostradale del Frejus SpA	82,5
20	Autostrada Torino – Savona SpA	130,9
21	SITMB – Società Italiana Traforo del Monte Bianco SpA	5,8
22	SITRASB – Società Italiana Traforo Gran San Bernardo SpA	12,8
23	Strada dei Parchi SpA	281,4
24	Società Autostrada Asti – Cuneo SpA	55,7
25	CAV – Concessioni Autostradali Venete SpA	74,1
TOTALE		5.821,5

1.3 Rete autostradale in concessione Anas S.p.A..

In aggiunta alle tratte autostradali assentite in concessione, la rete autostradale nazionale è composta da tratte gestite direttamente da ANAS S.p.A., pari complessivamente a 953,8 km, ed è tutta in esercizio.

Tratte in gestione diretta Anas

AUTOSTRADE IN GESTIONE DIRETTA ANAS NON PEDAGGiate		KM DI RETE
1	A90 Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA)	68,2
2	A91 Roma – Fiumicino	17,4
3	A3 Salerno – Reggio Calabria	442,9
4	A29 Palermo – Mazzara del Vallo e diramazione Punta Raisi	118,8
5	A29 Dir – Alcamo – Trapani e diramazione per Birgi	50,0
6	A19 Palermo - Catania	192,8
7	A19 Diramazione per Via Giarfar	5,2
8	A29 Racc. Bis – Raccordo per Via Belgio	5,6
9	A18 Dir – Catania Nord – Catania Centro	3,7
10	Catania - Siracusa	49,2
TOTALE		953,8

1.4 Rete autostradale ANAS – Regioni

Sono state costituite Società partecipate pariteticamente da Anas S.p.A. e Regioni, con funzioni di soggetto concedente di nuove tratte autostradali. Nessuna delle tratte in questione è in esercizio.

Società miste a partecipazione Anas S.p.A. (50%) – Regioni (50%)

Progr.	SOCIETÀ E RELATIVE TRATTE	KM DI RETE
1	AUTOSTRADA DEL LAZIO SpA (ANAS SpA – Regione Lazio)	112
	Roma – Latina Cisterna – Valmontone	
2	AUTOSTRADA DEL MOLISE SpA (ANAS SpA – Regione Molise)	82
	Termoli – San Vittore del Lazio	
3	CAL SpA - CONCESSIONI AUTOSTRADE LOMBARDE (ANAS SpA – Regione Lombardia)	161
	Pedemontana Lombarda BRE.BE.MI. Brescia – Bergamo – Milano TEM Tangenziale Est Esterna di Milano	In corso
4	CAP SpA – CONCESSIONI AUTOSTRADALI PIEMONTESI (ANAS SpA – Regione Piemonte)	88
	Pedemontana Piemontese Tangenziale Est di Torino Collegamento Multimodale di Corso Marche Collegamento Autostradale Strevi Pedrosa	
	TOTALE	443

1.5 Altre società concedenti

Vi sono infine ulteriori società Concedenti che operano per la costruzione di autostrade regionali con Regione come concedente. Nessuna delle tratte in questione è in esercizio.

Altre Società concedenti

PROG.	SOCIETÀ E RELATIVE TRATTE	KM DI RETE
1	CONCEDENTE INFRASTRUTTURE LOMBARDE SpA	125
	Cremona – Mantova Broni – Pavia – Mortara Interconnessione Pedemontana – BRE.BE.MI.	
2	CONCEDENTE REGIONE VENETO	95
	Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta	
	TOTALE	220

2. Il Sistema autostradale italiano ed il contesto europeo

Da un confronto con la rete europea di autostrade e strade a pedaggio si riscontra immediatamente l'eccessiva frammentazione della rete italiana, la quale è assentita in concessione a 25 società per un totale di 5.821,5 km. Un'ulteriore peculiarità è data dalla presenza di un solo concessionario, rappresentato da Autostrade per l'Italia S.p.A., che gestisce oltre la metà dell'intera rete con 2.854,6 Km. La seconda concessionaria per estensione di tratta gestita, risulta l'Autostrada del Brennero con 314 km, mentre la minore risulta essere la Tangenziale di Napoli con appena 22 km di tratta gestita. In media l'estensione delle tratte gestite dalle singole società italiane risulta pari a 126 km. In Europa si registra invece un numero di gestori inferiore con un maggiore sviluppo delle tratte in concessione. Basti fare il paragone con la rete francese, dove è vero che esistono 20 Società concessionarie, ma ben 5 gestiscono tratte con oltre 1000 Km di rete di primaria rilevanza.

L'eccessiva divisione degli operatori economici e la loro limitata dimensione costituisce, a lungo andare, un ostacolo all'attuazione degli investimenti e ad una gestione efficiente della rete. In passato le Società di minore dimensione sono state chiamate, con un mercato economico – finanziario favorevole, ad eseguire investimenti di rilevante ammontare. Infatti, la spesa per investimenti del settore autostradale italiano in concessione risulta pari ad oltre 2.000 milioni di euro annui, di cui il 50% effettuato da concessionarie con minore estesa. Alla luce di quanto esposto, appare evidente che la limitata estesa è diventato un elemento di criticità, ancora più evidente con l'accentuarsi della crisi economica degli ultimi anni, a causa della riduzione dei volumi di traffico. Tale situazione di criticità è diventata oggi ancora più gravosa con l'accentuarsi della crisi economica. Nel 2012 si è registrata una diminuzione rispetto all'anno precedente del 7,37% dei volumi di traffico (valore complessivo leggeri e pesanti). Dai dati raccolti relativi al primo semestre 2013 viene confermato un ulteriore calo dei volumi di traffico nell'ordine 4 – 6% , come illustrato nella tabella seguente.

Nonostante la flessione dei volumi di traffico abbia riguardato, con differente intensità, tutti i Paesi europei, si è riscontrato che i Concessionari dotati di maggior patrimonio e con attività distribuite in più Paesi stanno affrontando meglio le difficoltà e mantenendo inalterata la capacità d'investimento, ciò che non può avvenire per le Società italiane di minore estensione.

Per dette Società la ridotta capacità di autofinanziamento, difficilmente ripristinabile nel breve periodo, ed il limitato arco temporale di riferimento operativo derivante dalla ravvicinata scadenza della concessione, limitano fortemente la capacità di accesso al credito e il reperimento dei fabbisogni finanziari per la realizzazione di nuovi investimenti in infrastrutture.

Negli anni passati l'accesso al credito delle società era largamente favorito dalla presenza del Fondo Centrale di Garanzia, non più disponibile a seguito della sua soppressione con la legge n.296/2006 ed il contestuale trasferimento ad ANAS S.p.A. delle risorse.

Per ristabilire le condizioni di competitività ed efficienza del sistema, risulta necessario rimuovere i limiti indicati e favorire l'evoluzione del sistema verso condizioni analoghe a quelle dei Paesi europei.

3. Nuove iniziative

3.1 Nuove realizzazioni in project financing

L'istituto del *Project financing*, secondo l'inquadramento giuridico previsto dalla legge n. 443/2001 (legge obiettivo) consiste nella concessione di progettazione, costruzione e gestione di un'opera pubblica ad un soggetto privato che si fa promotore di un'iniziativa tramite una proposta, sollecitata dall'Amministrazione concedente. L'iniziativa proposta risulta finanziata, integralmente o in maggioranza, direttamente con le risorse generate dalla gestione dell'infrastruttura e comporta di conseguenza, un onere minimo a carico della finanza pubblica.

In ambito autostradale il Project financing, seppur con continui mutamenti normativi, ha trovato diffusa applicazione da parte di imprese e istituti finanziatori. Dalla data di emanazione della normativa di regolamentazione, sono state presentate molteplici proposte di realizzazione di nuove tratte, per 647 Km e per investimenti complessivamente quantificabili in circa 13,5 Miliardi di euro.

Le iniziative presentate, le cui procedure fanno capo alla Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali quale Concedente della rete, si trovano in differenti fasi di attuazione, come illustrato nella seguente tabella.

Tabella 7 – Interventi in *Project Financing*

Intervento	Stato della Procedura	Promotore	Lunghezza (km)	Investimento complessivo (€/min)
Porto di Ancona	Stipulata Convenzione 18.12.2013	ATI Impregilo S.p.A. e altri	10,7	574,5
Ragusa Catania	In fase di aggiudicazione	ATI Silec S.p.A. e altri	68,0	898,9
Caianello – Benevento	In corso di redazione PEF per tener conto della defiscalizzazione	ATI Net Engineering S.p.A. Geodata S.p.A.	60,9	616,4
Collegamento A1 (Capua) - Crazzanico - Area Domitiana	Contenzioso in corso conseguente all'aggiudicazione provvisoria	Tecnis S.p.A.	41,6	305,3
Orte – Mestre	Progetto approvato dal CIPE	ATI Silec S.p.A. Egis Project S.A. e altri	396,3	9.448,70
Ferrara – Porto Garibaldi	In fase di predisposizione studio di VIA	Non individuato	53,0	826,1
Collegamento Campogalliano – Sassuolo	In fase di aggiudicazione		16,5	516,0
Totale			647,0	13.185,9

Si rappresenta che le iniziative riportate nella precedente tabella, sono state avviate già dal 2001/2002 e ad oggi ancora non si è pervenuti all'avvio dei lavori, a seguito di criticità legate essenzialmente a rallentamenti procedurali.

Una causa significativa di tali rallentamenti è rappresentata dal notevole coinvolgimento di amministrazioni centrali e periferiche (Regioni ed Enti Locali) nell'acquisizione di pareri e autorizzazioni tra loro strettamente connessi e propedeutici all'avvio del progetto. Ciò, infatti, provoca la suddivisione delle procedure in più fasi, ognuna soggetta a proroghe e conseguenti revisioni, in particolare delle assunzioni finanziarie, per loro natura strettamente legate al fattore tempo.

Un'altra criticità che spesso costituisce fattore di rallentamento nella realizzazione delle opere pubbliche mediante il Project Financing, è rappresentata dalle lunghe e complesse procedure di risoluzione dei contenziosi che spesso sopravvengono, in particolare nella fase di aggiudicazione.

Nonostante siano stati fatti ultimamente notevoli progressi nel tentativo di far prevalere l'interesse generale di realizzazione dell'opera sull'interesse particolare dei soggetti coinvolti, le procedure rimangono ancora decisamente lunghe e complesse. In particolare, il contenzioso si pone come ostacolo al regolare svolgimento delle attività operative, non solo nel rispetto di un regolare iter, ma soprattutto nel mantenimento di peculiari parametri finanziari.

L'incertezza nei tempi di avvio della fase effettiva di realizzazione degli interventi incide in maniera significativa sulle condizioni finanziarie prese a base per la fattibilità dei relativi progetti; ciò è ancora più evidente in un periodo, come quello attuale, caratterizzato da una particolare tensione dei mercati finanziari.

3.2 Riaffidamento di concessioni

La Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali sta altresì procedendo al riaffidamento delle seguenti concessioni scadute:

- A21 Piacenza – Cremona – Brescia, già gestita dalla Società concessionaria Centro Padane (valore complessivo della concessione posta a gara pari a € 683.000.000,00);
- A3 Napoli – Salerno, già gestita dalla Società concessionaria Autostrade Meridionali (valore complessivo della concessione posta a gara pari a € 799.200.000,00);
- A22 Modena – Brennero, già gestita dalla Società concessionaria Autostrada del Brennero e la cui scadenza avverrà nel 2014 (valore della concessione posta a gara pari a € 3.000.000.000,00).

4. Normativa del settore

Il settore autostradale è disciplinato da un corpo normativo costituito da norme di Legge, Decreti, Delibere del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), oltre che, ovviamente, dalle clausole convenzionali relative ai singoli rapporti concessori.

In via preliminare si segnalano le principali normative:

- la Legge 21 maggio 1955 n. 463, che stabilisce la disciplina generale delle concessioni per la costruzione e gestione di tratte autostradali;
- la Legge 23 febbraio 1992 n. 498, art. 11, che, tra l'altro, assegna al CIPE la competenza ad emanare direttive sulla revisione delle concessioni autostradali ed in materia tariffaria;
- la Legge 24 dicembre 1993 n. 537, che ha avviato il processo di privatizzazione del settore ed ha introdotto l'obbligo dei concessionari di pagare un canone annuo sui proventi netti da pedaggio;
- il Decreto Legislativo 26 febbraio 1994 n. 143 che ha stabilito compiti e poteri spettanti al Concedente.
- la Delibera CIPE n. 319 del 20 dicembre 1996, che ha fatto del piano finanziario l'elemento di verifica del servizio ed ha aggiornato le modalità di adeguamento tariffario.

Rispetto a questo corpus normativo, si sono registrati, negli ultimi anni, importanti interventi legislativi, che hanno inciso significativamente sulla materia, delineandone lo scenario attuale.

In particolare, la nuova disciplina sulle concessioni autostradali è stata introdotta dal Decreto Legge 24.11.2006 n. 262, convertito con modificazioni dalla Legge 03.10.2006 n. 286 e s.m.i.. Essa è incentrata sull'istituto della "Convenzione Unica", che deve essere stipulata tra il Concedente ed ogni concessionario entro un anno dal primo aggiornamento del piano finanziario, ovvero alla prima revisione della Convenzione in essere.

La nuova disciplina dei rapporti con i concessionari autostradali, dettata dall'art. 2, commi 82, 83, 85, 86 e 89 del Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262, prevede che le Società concessionarie, in occasione del primo aggiornamento del piano finanziario, che costituisce parte integrante della convenzione accessiva alle concessioni autostradali, ovvero della prima revisione della convenzione medesima, stipulino una Convenzione Unica, che sostituisce ad ogni effetto la convenzione originaria nonché tutti i relativi atti aggiuntivi.

La nuova normativa sulle concessioni autostradali si prefigge anche di superare i limiti e le carenze manifestatesi nel passato, assicurando maggiore certezza e trasparenza al rapporto

concessorio. Le nuove regole, infatti, disciplinano in misura più rigorosa aspetti come l'allocazione di rischi, la remunerazione dei capitali investiti e le modalità di adeguamento tariffario, i quali in passato sono stati oggetto di controversie.

In particolare le nuove disposizioni, prevedono:

- la determinazione della regolazione tariffaria in base all'evoluzione del traffico, alla dinamica dei costi, al tasso di efficienza e di qualità conseguibile dal Concessionario;
- la definizione della destinazione degli extraprofiti generati dal Concessionario per lo svolgimento di attività commerciali sul sedime demaniale;
- il recupero della parte degli introiti tariffari dovuti per investimenti programmati nei piani finanziari e non realizzati nel periodo precedente;
- il riconoscimento degli adeguamenti tariffari dovuti per investimenti programmati del piano finanziario esclusivamente a fronte della effettiva realizzazione degli stessi, accertata dal Concedente;
- l'ampliamento dei poteri di vigilanza e controllo del Concedente, di direttiva e di ispezione, attraverso la previsione dell'obbligo del Concessionario di trasmettere annualmente al Concedente stesso il quadro informativo minimo dei dati economici, finanziari, tecnici e gestionali;
- l'individuazione del rischio d'impresa del Concessionario dall'approvazione del progetto definitivo;
- la specificazione, quale elemento di riequilibrio del rapporto concessorio, dell'utilizzo a fini reddituali o della valorizzazione dei sedimi destinati a scopi strumentali o collaterali rispetto a quelli della rete autostradale;
- l'individuazione di procedimenti tesi a garantire l'effettività della decadenza dalla Concessione, in ragione dei principi di efficacia, efficienza ed economicità del procedimento di accertamento dei presupposti configuranti la stessa;
- l'integrazione in capo al Concessionario di obblighi ulteriori, quali: il mantenimento di adeguati requisiti di solidità patrimoniale, l'effettuazione delle procedure di affidamento ed aggiudicazione dei contratti di lavori, servizi e forniture, nel rispetto della normativa ad essi relativa (D.Lgs. 163/2006), la sottoposizione al Concedente degli schemi di bandi di gara delle procedure di aggiudicazione, il divieto di partecipazione alle gare, per l'affidamento di lavori, alle imprese comunque collegate al Concessionario e che siano realizzatrici della relativa progettazione, l'inserimento nello statuto del Concessionario di misure idonee a prevenire

conflitti di interessi degli amministratori e di speciali requisiti di onorabilità, professionalità e indipendenza per gli amministratori stessi;

- l'applicazione di sanzioni e penali a fronte di inadempimenti, per causa imputabile al Concessionario, alle clausole della Convenzione Unica e la graduazione delle stesse in ragione della gravità dell'inadempimento. In particolare, il Concedente, quale soggetto preposto, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie non inferiori ad euro 25.000,00 e non superiori ad euro 150.000.000,00, in caso di inadempimento agli obblighi convenzionali o a propri provvedimenti o in caso di mancata ottemperanza, da parte dei Concessionari, alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non risultino veritieri. Il Concedente, inoltre, può applicare penali, in caso di inadempimento (imputabile al Concessionario anche a titolo di colpa), delle clausole della convenzione relative a "Progettazione", "Esecuzione lavori", "Esercizio" ed "Attività Gestionali".

La Convenzione Unica pertanto, riportando le disposizioni previste dall'art. 2 del Decreto Legge 262/2006 ed s.m.i., sopra richiamato, demanda al Concedente i compiti di controllo e verifica circa il rispetto da parte dei Concessionari degli obblighi convenzionali.

La Legge 06.06.2008 n. 101, oltre a modificare, in talune parti, il provvedimento di conversione del citato Decreto Legge n. 262/2006, ha disposto l'approvazione di tutti gli schemi di convenzione sottoscritti con le società concessionarie; il Decreto Legge 30.12.2008 n. 207 (art. 29, comma 1-quinquies) ha stabilito che *"nel caso di concessionari che non sono amministrazioni aggiudicatrici, agli affidamenti a terzi di lavori nel rispetto delle disposizioni di cui agli articoli 142, comma 4, e 253, comma 25, del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163"*. Tale novella legislativa è intervenuta anche sull'art. 253 comma 25 del Codice dei Contratti, il cui nuovo testo ha previsto che i titolari di concessioni già assentite alla data del 30 giugno 2002, ivi comprese quelle rinnovate o prorogate ai sensi della legislazione successiva, sono tenuti ad affidare a terzi una percentuale minima del 40% dei lavori, agendo, esclusivamente per detta quota, a tutti gli effetti come amministrazioni aggiudicatrici. Per effetto della Legge 07.08.2012 n. 134, art. 4, dal 01.01.2014 sono invertite le proporzioni dei lavori da affidare: quelli con procedura ad evidenza pubblica, sono passate dal 40% al 60%, mentre quelli per cui si potrà affidare i lavori tramite affidamento diretto sono passate dal 60% al 40%.

Tra il 2011 ed il 2012 sono stati emessi provvedimenti normativi volti al contenimento del disavanzo dello Stato ed al rilancio dell'economia; tali provvedimenti hanno riguardato anche il settore autostradale, relativamente alla regolazione del rapporto concessorio ed alla

riorganizzazione delle funzioni di Concedente. In particolare, sono stati rideterminati i criteri di deducibilità di alcuni accantonamenti e sono state introdotte innovazioni alla disciplina delle concessioni.

Sono riportati, di seguito, i principali provvedimenti che hanno coinvolto il settore.

- Il Decreto del 6 luglio 2011 n. 98 ha avviato – come si vedrà meglio più avanti – il processo di trasferimento delle competenze in materia di concessioni autostradali da Anas al Ministero delle Infrastrutture
- Il Decreto Legge 6 dicembre 2011 n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità ed il consolidamento dei conti pubblici, c.d. "Salva Italia"), convertito in legge con modificazioni in data 22 dicembre 2011, ha individuato un iter semplificato per addvenire all'aggiornamento o alla revisione delle convenzioni autostradali in essere, in assenza di variazioni o modificazioni al piano degli investimenti. Nell'ambito delle misure per lo sviluppo infrastrutturale, il Decreto ha previsto anche novità volte a favorire la realizzazione delle *"opere di interesse strategico"* ed in *project financing*.

Da ultimo si segnala:

- la delibera CIPE n. 27 del 21.03.2013 ha integrato la Delibera n. 39/2007, introducendo semplificazioni procedurali e nuovi criteri per l'aggiornamento periodico dei Piani finanziari. Le principali modifiche riguardano la modalità di determinazione del tasso di congrua remunerazione del capitale investito, i criteri di calcolo dei parametri di aggiornamento tariffario relativi agli investimenti e l'individuazione del Capitale investito netto regolatorio, al termine di ciascun periodo regolatorio. Nella delibera è stabilita anche una nuova tempistica per l'aggiornamento dei Piani finanziari in grado di assicurare il collegamento tra i valori compresi tra due periodi regolatori.

5. Il rapporto concessorio

Il rapporto tra il Concedente (in precedenza ANAS S.p.A.) e le Società concessionarie, è stato disciplinato, fino al 2007, da atti convenzionali stipulati conformemente ad uno schema tipo predisposto, tra il 1997 e il 1998, dal Ministero dei Lavori Pubblici, con parere favorevole del Consiglio di Stato.

Tali convenzioni e gli allegati piani finanziari definiscono le modalità di esercizio del servizio autostradale e l'esecuzione dei programmi d'investimento per il miglioramento delle tratte in concessione. In più occasioni e in varie sedi istituzionali, sono state evidenziate alcune criticità inerenti all'aspetto disciplinare in essere. Queste riguardavano, principalmente, il ritardo nell'attuazione del piano degli investimenti programmati e la formula tariffaria utilizzata (*price-cap*), per la mancanza di una diretta correlazione tra gli adeguamenti tariffari e gli investimenti effettivamente realizzati, nonché la mancata previsione, nelle Convenzioni, di misure sanzionatorie intermedie rispetto all'estrema previsione della decadenza dalla concessione. La normativa in tema di concessioni autostradali, riformata, come detto in precedenza, nel 2006, consente al Concedente, attraverso la previsione di adeguati strumenti sanzionatori ed il rafforzamento dei relativi poteri, di espletare un monitoraggio sulle concessionarie ancora più analitico, mediante l'acquisizione di ulteriori molteplici dati, di natura economica, finanziaria e tecnica, ed anche attraverso l'attività di verifica ispettiva. Ad oggi il testo di Convenzione Unica è stato adottato da tutte le Società con la sola eccezione del Consorzio per le Autostrade Siciliane e della Società Autostrada del Brennero, oltre che delle Società SITRASB e SITMB le cui concessioni sono regolate da trattati internazionali.

Secondo quanto previsto dagli atti convenzionali vigenti, le concessioni autostradali presentano date di scadenza differenti. La durata delle concessioni è riportata negli atti convenzionali indicati nelle tabelle che seguono unitamente allo stato delle procedure di aggiornamento periodico dei piani finanziari.

Atti convenzionali autostradali

CONVENZIONI UNICHE EX L. 101/2008 e s.m.i.			
Società	Data di sottoscrizione	Data di efficacia	Data di scadenza
ATIVA	07/11/2007	08/06/2008	31/08/2016
Autostrade per l'Italia	12/10/2007	08/06/2008	31/12/2038
Autovie Venete	Conv. Unica	07/11/2007	31/03/2017
	Atto Agg.	18/11/2009	
Autostrada Brescia – Padova	09/07/2007	04/11/2009	30/06/2013
Autocamionale della Cisa	03/03/2010	12/11/2010	31/12/2031
Autostrade Centro Padane	07/11/2007	08/06/2008	30/09/2011 Gara in corso
Autostrada dei Fiori	02/09/2009	12/11/2010	30/11/2021
RAV	29/12/2009	24/11/2010	31/12/2032
SALT	02/09/2009	12/11/2010	31/07/2019
Autostrade Meridionali	28/07/2009	29/11/2010	31/12/2012 Gara in corso
SAT	28/06/2011	28/06/2011	31/12/2046
SATAP - tronco A21	10/10/2007	08/06/2008	30/06/2017
SAV	02/09/2009	12/11/2010	31/12/2032
Milano Serravalle – Milano Tangenziali	07/11/2007	08/06/2008	31/10/2028
SITAF	22/12/2009	12/11/2010	31/12/2050
Tangenziale di Napoli	28/07/2009	24/11/2010	31/12/2037
SATAP - tronco A4	10/10/2007	08/06/2008	31/12/2026
Autostrada Torino - Savona	18/11/2009	22/12/2010	31/12/2038
Strada dei Parchi	18/11/2009	29/11/2010	31/12/2030
CONVENZIONE UNICA DECRETO INTERMINISTERIALE 21.11.2007			
Autostrada Asti - Cuneo	01/08/2007	11/02/2008	30/06/2035
CONVENZIONE EX L. 244/2007			
CAV	30/01/2009	06/02/2009	31/12/2032
CONVENZIONI EX L. 498/1992			
Autostrada del Brennero	18/10/2005	27/12/2005	30/04/2014 Gara in corso
CAS	27/11/2000	13/07/2001	31/12/2030
CONVENZIONI SOGGETTE A TRATTATI INTERNAZIONALI			
SITRASB	11/03/1964		31/12/2034
SITMB	17/11/1971		31/12/2050

Stato di aggiornamento dei Piani finanziari

CONVENZIONI UNICHE EX L. 101/2008 e s.m.i.			
Aggiornamento PEF			
Società	Scadenza periodo regolatorio	Termine aggiornamento	Stato
ATIVA	31/12/2012	30/06/2013	aggiornamento in corso
Autostrade per l'Italia	31/12/2012	30/06/2013	aggiornamento eseguito
Autovie Venete	30/06/2013		aggiornamento in corso
Autostrada Brescia – Padova	31/12/2013		aggiornamento in corso
Autocamionale della Cisa	31/12/2013	31/06/2014	
Autostrade Centro Padane			concessione scaduta
Autostrada dei Fiori	31/12/2013	31/06/2014	
RAV	31/12/2013	31/06/2014	
SALT	31/12/2013	31/06/2014	
Autostrade Meridionali			concessione scaduta
SAT	31/12/2013	31/06/2014	aggiornamento in corso
SATAP - tronco A21	31/12/2012	30/06/2013	aggiornamento in corso
SAV	31/12/2013	31/06/2014	
Milano Serravalle – Milano Tangenziali	31/12/2012	30/06/2013	aggiornamento in corso
SITAF	31/12/2013	31/06/2014	
Tangenziale di Napoli	31/12/2013	31/06/2014	
SATAP - tronco A4	31/12/2012	30/06/2013	aggiornamento eseguito
Autostrada Torino - Savona	31/12/2013	31/06/2014	
Strada dei Parchi	31/12/2013	31/06/2014	
CONVENZIONE UNICA DECRETO INTERMINISTERIALE 21.11.2007			
Aggiornamento PEF			
Autostrada Asti - Cuneo	Approvazione progetto definitivo		aggiornamento in corso
CONVENZIONE EX L. 244/2007			
Aggiornamento PEF			
CAV	31/12/2014	30/06/2015	
CONVENZIONI EX L. 498/1992			
Aggiornamento PEF			
Autostrada del Brennero			concessione in scadenza
CAS			

5.1 La Convenzione Unica: la legge 286 del 24 novembre 2006 e s.m.i.

La nuova disciplina dei rapporti con i concessionari autostradali, come precedentemente riportato, dettata dall'art. 2, commi 82, 83, 85, 86 e 89 del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con modificazioni dalla Legge 24 novembre 2006, n. 286 successivamente modificata dall'art. 1 comma 1030 della L. 27 dicembre 2006, n. 296 (c.d. Legge Finanziaria per il 2007), prevede che in occasione del primo aggiornamento del piano finanziario che costituisce parte integrante della convenzione accessiva alle concessioni autostradali, ovvero della prima revisione della convenzione medesima, successivamente alla data di entrata in vigore della legge finanziaria per il 2007, il Ministero delle Infrastrutture, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, assicura che tutte le clausole convenzionali in vigore, nonché quelle conseguenti all'aggiornamento ovvero alla revisione siano inserite in una convenzione unica, avente valore ricognitivo per le parti diverse da quelle derivanti dall'aggiornamento ovvero dalla revisione.

In ogni caso le clausole della convenzione unica devono essere modificate al fine di assicurare il raggiungimento degli obiettivi indicati dall'art. 2, comma 83, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con modificazioni dalla Legge 24 novembre 2006, n. 286 successivamente modificato dall'art. 1 comma 1030 della L. 27 dicembre 2006, n. 296. Tale convenzione unica, che sostituisce ad ogni effetto la convenzione originaria nonché tutti i relativi atti aggiuntivi. Per convenzione unica non si intende una convenzione tipo uguale per tutte le società concessionarie bensì una convenzione unica per ognuna che tiene conto delle specificità della società concessionaria.

La nuova normativa sulle concessioni autostradali si prefigge anche di superare i limiti e le carenze manifestatesi nel passato, assicurando maggiore certezza e trasparenza al rapporto concessorio. Le nuove regole, infatti, disciplinano in misura più rigorosa aspetti come l'allocazione di rischi, la remunerazione dei capitali investiti e le modalità di adeguamento tariffario, i quali in passato sono stati oggetto di controversie con il concedente.

In particolare le nuove disposizioni, hanno previsto:

- la determinazione della regolazione tariffaria in base all'evoluzione del traffico, alla dinamica dei costi, al tasso di efficienza e di qualità conseguibile dal Concessionario;
- la definizione della destinazione degli extraprofiti generati dal Concessionario per lo svolgimento di attività commerciali sul sedime demaniale;
- il recupero della parte degli introiti tariffari dovuti per investimenti programmati nei piani finanziari e non realizzati nel periodo precedente;

- il riconoscimento degli adeguamenti tariffari dovuti per investimenti programmati del piano finanziario esclusivamente a fronte della effettiva realizzazione degli stessi, accertata dal Concedente;
- l'ampliamento dei poteri di vigilanza e controllo dell'Anas, di direttiva e di ispezione, attraverso la previsione dell'obbligo del Concessionario di trasmettere annualmente al Concedente il quadro informativo minimo dei dati economici, finanziari, tecnici e gestionali;
- l'individuazione del rischio d'impresa del concessionario dall'approvazione del progetto definitivo;
- la specificazione, quale elemento di riequilibrio del rapporto concessorio, dell'utilizzo a fini reddituali o della valorizzazione dei sedimi destinati a scopi strumentali o collaterali rispetto a quelli della rete autostradale;
- l'individuazione di procedimenti tesi a garantire l'effettività della decadenza dalla Concessione, in ragione dei principi di efficacia, efficienza ed economicità del procedimento di accertamento dei presupposti configuranti la stessa.
- l'integrazione in capo al Concessionario di obblighi ulteriori, quali: il mantenimento di adeguati requisiti di solidità patrimoniale, l'effettuazione delle procedure di affidamento ed aggiudicazione dei contratti di lavori, servizi e forniture nel rispetto della normativa ad essi relativa (D.Lgs.l.vo. 163/2006), la sottoposizione al Concedente degli schemi di bandi di gara delle procedure di aggiudicazione, il divieto di partecipazione alle gare, per l'affidamento di lavori, alle imprese comunque collegato al concessionario e che siano realizzatrici della relativa progettazione, l'inserimento nello statuto del Concessionario di misure idonee a prevenire conflitti di interessi degli amministratori e di speciali requisiti di onorabilità, professionalità e indipendenza per gli amministratori stessi;
- l'applicazione di sanzioni a fronte di inadempimenti, per causa imputabile al Concessionario, alle clausole della convenzione unica e la graduazione delle stesse in ragione della gravità dell'inadempimento.

In particolare, il Concedente quale soggetto preposto a ciò, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie non inferiori nel minimo a 25.000,00 euro e non superiori nel massimo a 150 milioni di euro.

5.2 La delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007

In data 15 giugno 2007 il CIPE, ai sensi e per gli effetti di cui alla precitata Legge 286/2006, ha approvato, in sostituzione della Direttiva dello stesso CIPE n. 1/2007, una nuova Direttiva, la numero 39, in materia di regolazione economica del settore autostradale, che ha sostituito la precedente Direttiva n. 1 del 26 gennaio 2007. La nuova Direttiva riproduce, sostanzialmente, i contenuti della precedente, ma con una differenza significativa, precisando puntualmente l'ambito di applicazione.

Nelle premesse si stabilisce, infatti, che essa sarà applicata solo alle nuove concessioni o alle concessioni in essere qualora il concessionario chieda il riequilibrio del piano economico-finanziario ovvero limitatamente ai nuovi investimenti non ancora assentiti in concessione alla data del 3 ottobre 2006 ovvero assentiti a tale data ma non ancora inseriti nei piani economico-finanziari.

Nella delibera di gennaio era invece previsto che la direttiva venisse applicata a tutte le concessionarie, man mano che venivano a scadenza i loro piani economico-finanziari.

Rispetto alla regolamentazione preesistente, gli aspetti più significativi della Direttiva, sono:

Criteri di ammissibilità dei costi sostenuti e remunerazione del capitale investito

- I Costi operativi: sono ammissibili ai fini delle determinazioni tariffarie i costi contabilizzabili alle voci 6, 7, 8, 9, 11 e 14 dell'articolo 2425 del codice civile:
 - a) direttamente imputabili alle attività di gestione autostradale (es. personale direttamente impiegato nelle attività e nei servizi, materiali direttamente impiegati), come rilevati da apposito sistema di contabilità analitica predisposto dai concessionari;
 - b) indirettamente imputabili alle attività di gestione autostradali, quali quota di pertinenza delle spese generali, comunque allocate quanto più analiticamente possibile alle attività cui si riferiscono, secondo criteri oggettivi e resi trasparenti.
- I costi di rimborso e remunerazione del capitale investito: per quanto riguarda i costi di rimborso e di remunerazione del capitale, la direttiva, nel fissare le modalità di determinazione, fissa il principio per cui le immobilizzazioni in corso sono ammesse a remunerazione in ragione del grado di realizzazione dell'investimento e che i costi di remunerazione del capitale sono determinati in base al tasso riconosciuto di congrua remunerazione. Tale tasso per i nuovi investimenti viene determinato secondo la metodologia del costo medio ponderato del capitale (WACC).

La formula tariffaria, il calcolo del parametro X e la remunerazione dei nuovi investimenti

Nell'ambito della formula tariffaria, definita secondo il metodo del price – cap, sono stati ridefiniti i metodi di calcolo del parametro X e del parametro K.

Gli ulteriori dati, da sottolineare, sono la definizione del capitale investito, il calcolo del parametro X e del parametro K per la remunerazione dei nuovi investimenti.

X è il fattore percentuale di adeguamento annuale della tariffa determinato all'inizio di ogni periodo regolatorio e costante all'interno di esso, in modo tale che, ipotizzando l'assenza di ulteriori investimenti, per il successivo periodo di regolamentazione, il valore attualizzato dei ricavi previsti sia pari al valore attualizzato dei costi ammessi, tenuto conto dell'incremento di efficienza conseguibile dai concessionari e scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione;

K è la variazione percentuale annuale della tariffa determinata ogni anno in modo da consentire la remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente quello di applicazione; è determinata in modo tale che il valore attualizzato dei ricavi incrementali previsti fino al termine del periodo di regolamentazione sia pari al valore attualizzato dei maggiori costi ammessi, scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione; ai maggiori costi ammessi devono essere sottratti gli utilizzi del Fondo di bilancio indicato in delibera.

Eventuale recupero degli introiti tariffari

La norma sul recupero stabilisce che gli introiti tariffari percepiti a fronte di impegni di investimento compresi nel piano economico-finanziario e non realizzati debbano essere accantonati dal concessionario in un apposito fondo, al passivo dello stato patrimoniale, destinato a nuovi investimenti su disposizioni del concedente.

Allocazione rischi

Il rischio di costruzione è posto a carico del concessionario successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del concedente, ad esclusione dei casi in cui l'eventuale incremento dei costi di costruzione sia determinato da forza maggiore o da fatti di terzi non riconducibili a responsabilità del concessionario stesso.

I costi di costruzione sono comprensivi dei costi relativi ai servizi di ingegneria occorrenti per la progettazione e realizzazione dell'opera.

Gli oneri di progettazione rimangono a carico del concessionario nel caso in cui il progetto definitivo non venga approvato in sede di Conferenza di servizi.

Metodologia di determinazione delle ipotesi di sviluppo del traffico

Vengono definite le caratteristiche fondamentali della metodologia da applicare per la determinazione delle ipotesi di sviluppo del traffico, nonché i contenuti minimi dello specifico allegato che deve essere riportato in ciascuna Convenzione.

5.3 Il sistema sanzionatorio

La precedente disciplina del rapporto concessorio comprendeva un sistema sanzionatorio inadeguato. La legge di riforma del settore autostradale n. 286/2006 ha, invece, previsto la convenzione unica contenente un articolato meccanismo di sanzioni e di penali intermedie, riferite ai più importanti aspetti del rapporto concessorio.

Nel passato, infatti, le azioni sanzionatorie regolate convenzionalmente, risultavano limitate alla sola ipotesi di decadenza e conseguentemente avevano carattere meramente straordinario.

L'attuale sistema sanzionatorio, è invece composto da provvedimenti graduati e proporzionali alla gravità dell'inadempimento. Il comma 83 lett. h) della citata legge prevede l'introduzione di *"sanzioni a fronte di casi di inadempimento delle clausole della convenzione imputabili alla concessionaria, anche a titolo di colpa. La graduazione di tali sanzioni in funzione della gravità dell'inadempimento"*.

Il comma 86 lett. d) della stessa legge n. 286/2006 e s.m.i. consente da parte di ANAS S.p.A. *"in caso di inosservanza degli obblighi di cui alle convenzioni di concessione e di cui all'art. 11 comma 5 della L. 23.12.1992 n. 498, come sostituito dal comma 85 del presente articolo, nonché dei propri provvedimenti o in caso di mancata inottemperanza da parte di concessionari alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti acquisiti non siano veritieri, sanzioni amministrative pecuniarie non inferiori nel minimo a 25.000,00 euro e non superiori nel massimo a euro 150.000,00"*.

In applicazione delle citate disposizioni normative ANAS S.p.A. ha predisposto appositi Disciplinari, già inseriti all'interno della nuova convenzione unica approvata con la legge 101/2008 relativa ad Autostrade per l'Italia S.p.A., per l'irrogazione di sanzioni e penali definendo puntualmente l'ambito operativo, le fattispecie, l'entità della penalità, le procedure di contestazione, gli obblighi della concessionaria.

Relativamente alle penalità le fattispecie più rilevanti riguardano:

- modalità e tempi di esecuzione delle progettazioni;
- modalità e tempi di esecuzione dei lavori;

- modalità di svolgimento del servizio autostradale;
- rispetto dei parametri qualitativi legati al livello di servizio.

Le fattispecie che danno luogo all'applicazione di sanzioni sono legate alle inosservanze degli obblighi contrattuali tra cui rilevano:

- l'inosservanza di obblighi informativi verso il Concedente;
- l'inosservanza degli obblighi di natura contabile;
- l'inosservanza dei requisiti di solidità patrimoniale definiti contrattualmente;
- la mancata richiesta al concedente di autorizzazione per l'esecuzione di operazioni comportanti la modifica soggettiva del concessionario.

5.4 Direttiva Interministeriale del 30 luglio 2007

In data 30 luglio 2007 il Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha emanato la Direttiva "Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale derivanti da concentrazione comunitaria" (G.U.R.I. n. 224 del 26.09.2007 e n. 228 dell'1.10.2007), riferita all'art. 21.4 del Regolamento Comunitario sulle concentrazioni (Regolamento CE n. 139/2004). Tale normativa riguarda, pertanto, le modificazioni soggettive del concessionario autostradale che discendono da operazioni di concentrazione di rilevanza comunitaria.

La Direttiva sottolinea che l'obiettivo di interesse pubblico, che è alla base del sistema di concessioni autostradali, è la sana gestione della rete autostradale. Le disposizioni in essa contenute individuano un procedimento che ha lo scopo di assicurare che gli eventi che riguardano il concessionario in nessun caso comportino il pregiudizio dell'interesse pubblico alla gestione dell'autostrada in piena sicurezza per gli utenti e con l'effettuazione dei necessari investimenti di mantenimento e sviluppo della rete autostradale in relazione al mutamento delle esigenze del traffico.

L'interesse pubblico che il concedente tutela con la concessione è la gestione dell'autostrada in modo da garantire la qualità del servizio, con investimenti adeguati, per una durata commisurata al ritorno degli investimenti effettuati e tariffe parametriche all'entità degli investimenti effettivamente realizzati.

Nel contesto delle concentrazioni con dimensione comunitaria, la Direttiva subordina il trasferimento delle concessioni a due condizioni: che il nuovo concessionario assuma tutti gli impegni in essere del concessionario precedente, compresi gli obblighi di effettuare gli investimenti già previsti nei piani finanziari precedenti ma non realizzati; e che esso sia in grado, in termini di risorse sia finanziarie che tecniche, di ottemperare a tali obblighi. Qualsiasi garanzia richiesta al nuovo concessionario sarà limitata a quanto proporzionato e necessario per impedire che in definitiva l'investimento convenuto non venga eseguito.

A tal riguardo, si evidenzia che la Direttiva introduce, nel caso di inadempimenti del concessionario uscente, accertati al momento della richiesta di autorizzazione, la possibilità di richiedere al concessionario subentrante una misura idonea a prevenire l'inadempimento definitivo, quale la creazione di un fondo, la prestazione di una fideiussione o altra misura analoga e determinata in misura proporzionata al grado di aggravamento che la modifica soggettiva del concessionario comporta nell'ottenere il rispetto degli impegni assunti.

La procedura d'autorizzazione per il trasferimento di concessioni autostradali è attivata in ragione dei cambiamenti determinati dalla concentrazione stessa.

La Direttiva specifica inoltre che la procedura di autorizzazione verrà chiusa entro 90 giorni con decisione positiva o negativa. Se le autorità non prendono nessuna decisione esplicita entro tale termine, l'autorizzazione si riterrà concessa. Qualsiasi decisione negativa o soggetta a condizioni sarà notificata alla Commissione ai sensi dell'articolo 21 del regolamento sulle concentrazioni prima di entrare in vigore.

La Direttiva prevede l'adozione, entro un mese, di norme di attuazione che definiscono le informazioni e la documentazione da fornire con la richiesta di autorizzazione di trasferimento di una concessione.

Contro il provvedimento sfavorevole, l'interessato ha diritto di rivolgersi al giudice, per far valere i tradizionali vizi di legittimità dell'atto amministrativo: violazione di legge, incompetenza ed eccesso di potere.

5.5 Il Decreto sulle operazioni di concentrazione

In ambito regolatorio si segnala l'emanazione del Decreto Interministeriale del 29 febbraio 2008, pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 3 marzo 2008, che ha definito la documentazione da presentare al concedente nei casi previsti dalla Direttiva 29 luglio 2007 di disciplina delle operazioni comportanti la modifica soggettiva del concessionario autostradale.

5.6 La Legge del 06 giugno 2008 n. 101 e s.m.i. di modifica della Legge 286 del 24 novembre 2006

L'art. 2, comma 82, del D.L. 262/2006, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 286/2006 e s.m.i. è stato recentemente modificato dal comma 1 dell'art. 8 duodecies del D.L. n. 59 del 2008 convertito con modificazioni dalla L. n. 101 del 2008 (d'ora in poi la Legge 101). A seguito delle modificazioni apportate il testo del comma 82 dell'art. 2 del D.L. n. 262/2006 risulta essere il seguente: *"In occasione del primo aggiornamento del piano finanziario che costituisce parte della convenzione accessiva alle concessioni autostradali, ovvero della prima revisione della convenzione medesima, successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto, nonché in occasione degli aggiornamenti periodici del piano finanziario ovvero delle successive revisioni periodiche della convenzione, il Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, assicura che tutte le clausole convenzionali in vigore, nonché quelle conseguenti all'aggiornamento ovvero alla revisione, siano inserite in una convenzione unica, avente valore ricognitivo per le parti diverse da quelle derivanti dall'aggiornamento ovvero dalla revisione. La convenzione unica, che sostituisce ad ogni effetto la convenzione originaria, nonché tutti i relativi atti aggiuntivi, deve perfezionarsi entro un anno dalla data di scadenza dell'aggiornamento periodico ovvero da quella in cui si creano i presupposti per la revisione della convenzione. La convenzione unica sostituisce ad ogni effetto la convenzione originaria, nonché tutti i relativi atti aggiuntivi"*.

Il comma 2 dell'articolo in questione ha, altresì, stabilito che *"sono approvati tutti gli schemi di convenzione con la società ANAS S.p.A. già sottoscritti dalle società concessionarie autostradali alla data di entrata in vigore del decreto. Ogni successiva modificazione ovvero integrazione delle convenzioni è approvata secondo le disposizioni di cui al comma 82 e seguenti dell'articolo 2 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e successive modificazioni"*.

L'art. 8 duodecies del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008 n. 101, che modifica l'art. 2, comma 202 della legge 23 dicembre 2009 n. 191, ha approvato tutti gli schemi di convenzione già sottoscritti da ANAS S.p.A. con le Società concessionarie autostradali alla data del 31 dicembre 2009, *"[...] a condizione che i suddetti schemi recepiscano le prescrizioni richiamate dalle delibere CIPE di approvazione, ai fini della invarianza di effetti sulla finanza pubblica, fatti salvi gli schemi di convenzione già approvati"*; il suddetto termine è stato successivamente prorogato al 31 luglio 2010 dal decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010 n. 122 che prevede che *"[...] in caso di mancato adeguamento da parte dei concessionari degli schemi di convenzione ovvero dei Piani economico-finanziari alle*

prescrizioni del CIPE, attestato dal concedente dandone comunicazione ai Ministeri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, gli schemi di convenzione stessi non si intendono approvati e sono sottoposti alle ordinarie procedure di approvazione di cui all'art. 2, commi 82 e seguenti del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262 convertito, con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006 n. 286".

5.7 La Legge del 28 gennaio 2009, n. 2 (cd. Misure Anticrisi)

In data 29 novembre 2008, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana il Decreto Legge 29 novembre 2008, n. 185 *"Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anticrisi il quadro strategico nazionale"*, convertito con legge del 28 gennaio 2009 n.2.

Tale Decreto, all'art. 3 *"Blocco e riduzione delle tariffe"*, commi 5, 6 e 7, modifica ed integra:

- l'articolo 8-duodecies, comma 2, del decreto- legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101;
- i commi 84, 85, 87, 88 ed 89 dell'articolo 2 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006 e successive modificazioni.

Per quanto afferisce la modifica all'articolo 8-duodecies, comma 2, del decreto - legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, il comma 5 del D.L. 185/2008 stabilisce che *"le società concessionarie, ove ne facciano richiesta, possono concordare con il concedente una formula semplificata del sistema di adeguamento annuale delle tariffe di pedaggio basata su di una percentuale fissa, per l'intera durata della convenzione, dell'inflazione reale, anche tenendo conto degli investimenti effettuati, oltre che sulle componenti per la specifica copertura degli investimenti di cui all'articolo 21, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47, nonché dei nuovi investimenti come individuati dalla direttiva approvata con deliberazione CIPE 15 giugno 2007, n. 39, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 197 del 25 agosto 2007, ovvero di quelli eventualmente compensati attraverso il parametro X della direttiva medesima"*

Con riferimento alle modifiche ed integrazioni intervenute ai commi 84, 85, 87, 88 ed 89 dell'articolo 2 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006 e successive modificazioni, si evidenzia:

- la soppressione del comma 84, penultimo ed ultimo periodo, ovvero della previsione per cui se non si addiende ad un concordamento sullo schema di convenzione unica si procede all'estinzione del rapporto concessorio;
- l'abrogazione dei commi 87 ed 88 che disciplinano le ipotesi di estinzione del rapporto concessorio;
- la modifica, al comma 89, del meccanismo di variazione tariffaria riguardante la procedura per la richiesta e l'approvazione dell'adeguamento tariffario;
- la modifica, al comma 85, della lettera b), secondo cui gli "adeguati requisiti di solidità patrimoniale" che il concessionario deve mantenere, non devono più essere individuati con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture, ma devono essere individuati nelle convenzioni.

5.8 Procedure di infrazione aperte dalla Commissione Europea

Sul nuovo sistema concessorio e sulle attività poste in essere sono stati aperti i due procedimenti seguenti:

- procedimento avviato dalla Direzione Generale alla Concorrenza della Commissione U.E.: in data 18.10.2006 la C.E. è pervenuta alla conclusione preliminare che l'Italia ha violato l'art. 21 del regolamento concentrazioni per aver posto ostacoli ingiustificati alla fusione tra Abertis SA ed Autostrade S.p.A. In particolare, l'incompatibilità con l'art. 21 riguarderebbe il parere vincolante espresso dal Ministero per le Infrastrutture e dal Ministro dell'Economia in data 4.08.2006 e la decisione conseguentemente adottata da ANAS S.p.A. in merito alla prospettata fusione. Tale procedimento è concluso;
- procedimento avviato dalla Direzione Generale al Mercato Interno della Commissione U.E.: in data 14.11.2006 la Commissione Europea al Mercato Interno ha avviato una procedura di infrazione contro l'Italia per la violazione delle disposizioni del trattato sulla libera circolazione dei capitali e la libertà di stabilimento. Tale provvedimento censura sotto diversi profili le disposizioni introdotte dall'art. 12 del D.L. n. 262/2006 di modifica unilaterale del rapporto concessorio. Tale procedimento è concluso.

Tali procedimenti si sono conclusi in quanto lo Stato italiano si è adeguato modificando la normativa del settore autostradale, come detto nei punti precedenti.

5.9 Subentro

Per la copertura dei fabbisogni finanziari delle Società concessionarie, volendo evitare il ricorso a contributi pubblici e ad eccessivi aumenti tariffari e non essendo possibile prorogare la durata delle concessioni in essere, è stato introdotto e sviluppato l'istituto del subentro o riscatto previsto anche, in via generale, dal vigente Codice dei contratti pubblici. In questo modo sarà possibile realizzare importanti opere per il Paese distribuendo il relativo costo su un più lungo periodo di ammortamento, che tenga conto della vita utile delle opere, sempre superiore ai tempi delle concessioni in essere. Sono attualmente interessate a tale meccanismo alcune società concessionarie per un valore di subentro pari a circa 6 miliardi di euro.

5.10 Canoni di concessione

La misura del canone di concessione sui pedaggi autostradali è fissata al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi, ovverosia al netto dell'IVA. Il 42% di tale importo è corrisposto – entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello di riferimento – direttamente ad Anas S.p.A.; la restante parte (58 %) è di competenza dello Stato.

La quota parte spettante ad Anas, inizialmente doveva essere destinato all'attività di vigilanza sulle Società Concessionarie autostradali. Con il *Decreto del Fare* esso è destinato interamente ad Anas.

L'integrazione del canone di concessione (sovrapprezzi di pedaggio) è il canone che viene pagato dagli utenti autostradali in funzione dei km percorsi e viene versato direttamente ad Anas. In particolare, le concessionarie, in base ai Decreti Legge nn. 78/2009 e 78/2010, pagano una integrazione di canone inizialmente pari a 3 millesimi di euro a km per le classi A e B ed a 9 millesimi di euro per le classi 3, 4 e 5. L'importo successivamente aggiornato a 6 millesimi di euro a km per le classi A e B ed a 18 millesimi di euro per le classi 3, 4 e 5, rientra nel pedaggio finale corrisposto dall'utente.

Vi è poi la previsione di un canone annuo di sub concessione pari al 2% - 20% dei ricavi conseguiti dalle sub concessioni sul sedime autostradale e dalle altre attività collaterali svolte.

Questo canone veniva originariamente versato ad Anas. Con il *Decreto del Fare* passa allo Stato, sempre per l'espletamento dell'attività di vigilanza sulle concessionarie autostradali e potrà essere integrato, in caso di necessità, con quota parte del canone di concessione versato ad ANAS SpA, così come stabilito dal *Decreto del Fare*.

Gli atti convenzionali prevedono particolari tipi di corrispettivi, in particolare la Società concessionaria Strada dei Parchi S.p.A. è tenuta a corrispondere annualmente un importo pari a circa

55 milioni di euro sulla base delle pattuizioni definite in sede di gara, il cui versamento viene effettuato direttamente ad ANAS SpA.

Nella tabella che segue sono riportati i canoni di concessione relativi all'anno 2012.

Canoni di concessione – Anno 2012

(importi in euro)

DESCRIZIONE CANONE	Totale	di cui Quota Stato	di cui Quota ANAS
Canone di Concessione	117.028.298,58	67.876.413,18	49.151.885,41
Integrazione Canone di Concessione	594.913.820,57	0,00	594.913.820,57
Corrispettivo Strada dei Parchi			55.860.000,00
Canone di sub concessione	21.178.882,03	5.061.580,04	16.117.301,99
Totale	733.121.001,18	72.937.993,22	716.043.007,97

6. Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali

Sulla base della vigente normativa, il ruolo di Concedente è espletato dalla Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, come meglio illustrato in prosieguo.

Con il Decreto Legge n. 98 del 06.07.2011, convertito, con modificazioni, con la Legge n. 111 del 15.7.2011, all'art. 36 recante *“Disposizioni in materia di riordino dell'ANAS S.p.A.”* veniva previsto, nella sua formulazione originaria, l'istituzione, a decorrere dal 1° gennaio 2012, di un'Agenzia per le infrastrutture stradali ed autostradali, presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. L'Agenzia sarebbe subentrata ad ANAS S.p.A. nel ruolo di Concedente per le autostrade in concessione e ad essa sarebbero state trasferite altresì le competenze già attribuite all'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali dell'ANAS.

Il citato art. 36 ha subito, nel tempo, diversi interventi correttivi, in particolare con il Decreto Legge n. 216 del 29.12.2011 convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 14 del 24.2.2012, all'art. 11, veniva stabilito che in caso di mancata adozione, entro il 30 settembre 2012, dello statuto e del regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Agenzia, l'Agenzia stessa veniva soppressa e le attività e i compiti già ad essa attribuiti venivano trasferiti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a decorrere dall'1 ottobre 2012.

La mancata costituzione dell'Agenzia entro il 30.09.2012 ha determinato, a far data dal 1 ottobre 2012, il passaggio al Ministero delle funzioni e dei compiti attribuiti precedentemente all'Agenzia, nonché delle risorse umane e strumentali relative all'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali.

A seguito di ciò, con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1 ottobre 2012 n. 341, è stata istituita presso il Ministero la Struttura di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali le cui funzioni sono le seguenti:

- selezione dei concessionari autostradali e relativa aggiudicazione;
- vigilanza e controllo sui concessionari autostradali, inclusa la vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e il controllo della gestione delle autostrade il cui esercizio è dato in concessione;
- approvazione dei progetti relativi ai lavori inerenti la rete stradale ed autostradale di interesse nazionale, che equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed urgenza ai fini dell'applicazione delle leggi in materia di espropriazione per pubblica utilità;

- proposta di programmazione, da formulare alla Direzione generale per le infrastrutture stradali, del progressivo miglioramento ed adeguamento delle autostrade in concessione;
- proposta in ordine alla regolazione e variazioni tariffarie per le concessioni autostradali;
- predisposizione degli atti necessari per la trattazione del contenzioso relativo alle materie di competenza;
- vigilanza sull'attuazione, da parte dei concessionari, delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle autostrade in concessione nonché la tutela del traffico e della segnaletica; vigilanza sull'adozione, da parte dei concessionari, dei provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle autostrade medesime.

La Struttura di Vigilanza svolge pertanto le funzioni di Concedente compresa la vigilanza sull'intero settore autostradale. È deputata prioritariamente ad individuare e contrattualizzare, tramite le nuove convenzioni o tramite il riaffidamento di concessioni già scadute, la gestione delle nuove tratte autostradali mediante procedure di gara o affidamento tramite l'istituto del Project Financing, nonché all'aggiornamento dei nuovi Piani economico – finanziari. Relativamente allo stato di tali procedure, si rimanda a quanto già esposto nel precedente Capitolo 3.

Gli ambiti operativi maggiormente significativi afferiscono i seguenti aspetti:

- espletamento delle procedure concorsuali per l'individuazione dei nuovi concessionari;
- aggiornamento/revisione convenzioni vigenti e piani economico – finanziari;
- verifica del rispetto degli obblighi concessori sotto l'aspetto gestionale, amministrativo, tecnico e finanziario;
- verifica tecnica dello stato dell'infrastruttura concessa;
- verifica del mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse, attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse;
- controllo amministrativo e tecnico sui lavori, nonché il monitoraggio sull'attuazione dei programmi d'investimento e delle manutenzioni;
- controllo tecnico sulla progettazione dei lavori autostradali;
- sistema di erogazione di sanzioni e penali;
- sistema di contabilità regolatoria;
- individuazione di un benchmark ai fini dell'ammissibilità dei costi operativi;
- valutazioni e analisi delle stime di traffico.

6.1 Controllo economico

Le modalità di svolgimento dell'attività di vigilanza sul rispetto degli obblighi convenzionali da parte del concedente sono disciplinate dall'art. 22 delle convenzioni vigenti che stabiliscono che "Il Concedente, ai fini della verifica di quanto previsto all'art. 3, provvede al controllo dell'attuazione del piano finanziario da parte del Concessionario, potendo, a tal fine, compulsare la documentazione contabile nonché le risultanze economiche, finanziarie e patrimoniali".

Al riguardo le società concessionarie, su richiesta della Struttura, hanno comunicato i dati, le informazioni, e la documentazione di ordine economico e contabile, afferenti l'attività espletata.

In conseguenza delle verifiche e accertamenti la Struttura ha assunto provvedimenti ed iniziative finalizzate al rispetto degli obblighi contrattuali assunti dalle concessionarie ed al mantenimento delle garanzie di natura patrimoniale.

Verifiche di ordine economico – finanziario

In ordine alla verifica dello stato d'attuazione del piano finanziario le attività della Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali nel 2013 si riassumono nei seguenti punti:

- raccolta dei dati di contabilità analitica e di contabilità generale afferenti le società concessionarie;
- elaborazioni dei dati acquisiti e controllo di congruità tramite riscontri incrociati;
- individuazione di anomalie;
- richiesta di chiarimenti alla concessionaria sulle grandezze anomale;
- individuazione delle cause di eventuali anomalie e della estraneità o meno alle società concessionarie;
- verifiche economico - finanziarie sulla spesa per investimenti e, in caso di ritardi, sulle motivazioni a monte;
- analisi degli scostamenti tra le grandezze economiche a consuntivo e i corrispondenti valori preventivi da piano finanziario;
- richiesta di report, relazioni o chiarimenti su operazioni di carattere straordinario;
- emanazione di disposizioni ad hoc atte a garantire il mantenimento della solidità patrimoniale.

Gestione dei contributi a Concessionarie per lavori autostradali

Sono state espletate le attività connesse all'individuazione, liquidazione e predisposizione degli atti autorizzativi connessi all'erogazione dei contributi in conto capitale/esercizio previsti a favore delle società concessionarie autostradali sulla base delle normative vigenti e/o accordi istituzionali.

Gestione canoni da sub – concessione

La Struttura ha effettuato attività di monitoraggio dei servizi offerti all'utenza nelle aree di servizio autostradali, gestite in sub concessione.

È stata eseguita la verifica contabile sulla effettiva corresponsione del canone di sub concessione previsto all'interno degli atti convenzionali.

In occasione della scadenza dei contratti di sub concessione la Struttura ha richiesto alle società interessate il riaffidamento del servizio mediante ricorso a procedure di gara.

Controllo sulle operazioni societarie

È stato effettuato un costante monitoraggio sulle operazioni di natura straordinaria comportanti riflessi sull'assetto patrimoniale delle società concessionarie autostradali.

A seguito delle verifiche espletate la Struttura ha adottato provvedimenti, finalizzati al mantenimento delle garanzie economico – patrimoniali da parte delle società concessionarie.

È stata effettuata attività di vigilanza sulle operazioni societarie, sulle modifiche degli assetti azionari e sulla movimentazione delle partecipazioni. Mediante l'ufficio preposto, sono state acquisite indicazioni in ordine alle operazioni previste e sono state fornite istruzioni per l'adozione di opportuni provvedimenti.

Misure afferenti la politica dei dividendi

In occasione della predisposizione e presentazione del bilancio annuale d'esercizio, la Struttura ha emanato puntuali disposizioni affinché l'eventuale distribuzione di dividendi risultasse coerente con gli obblighi convenzionali esistenti. Al riguardo è stato richiesto che fosse assicurato un adeguato livello di patrimonializzazione preservando la capacità di finanziamento degli investimenti da porre in essere.

6.2 Il controllo operativo

La qualità del servizio e la sicurezza autostradale

La Struttura ha proceduto ad acquisire i dati inerenti il livello di qualità delle tratte autostradali al fine di individuare situazioni anomale e prevedere interventi di ripristino.

Attraverso gli Uffici Territoriali sono stati eseguiti rilievi in loco per accertare l'effettivo stato delle infrastrutture e le modalità d'esecuzione dei lavori in corso.

Gli Uffici tecnici hanno vigilato sulla regolarità e continuità del servizio autostradale e sulla realizzazione dei programmi di ordinaria manutenzione.

In occasione degli esodi connessi alle festività, la Struttura ha organizzato, con la partecipazione di Associazioni di consumatori, una serie di sopralluoghi sull'intera rete autostradale volti a verificare gli standard qualitativi dei servizi resi all'utenza con particolare riguardo alle aree di servizio, alla fluidità alle barriere d'esazione e alla tempestività delle informazioni sul traffico.

Inoltre la Struttura ha proceduto al monitoraggio del livello qualitativo dei servizi offerti dalle società concessionarie anche tramite la rilevazione ed il riscontro degli indici di incidentalità e stato della pavimentazione, in conformità a quanto previsto dalle convenzioni in essere.

Controllo sulla gestione del servizio autostradale

Sono stati effettuati i controlli sulla gestione del servizio erogato dalle singole società concessionarie al fine di garantire il rispetto delle convenzioni vigenti.

In particolare per quanto attiene la sicurezza, le attività hanno riguardato:

- effettuazione dello sfalcio di erba lungo le carreggiate e lungo le aree di svincolo..
- tempestivi ripristini delle barriere di sicurezza, sia marginali che lungo lo spartitraffico, danneggiate.
- pulizia dei piani viabili e delle loro sue pertinenze, al fine di assicurare la corretta funzionalità delle opere idrauliche di smaltimento delle acque ed eventuali residui.
- efficienza della segnaletica sia orizzontale che verticale presente l'ungo le autostrade.
- efficienza degli impianti di illuminazione, sia all'aperto che in galleria, nonché delle altre attrezzature tecnologiche quali impianti di ventilazione, ponti radio, pannelli a messaggio variabile e colonnine SOS.

Relativamente alla regolarità del servizio sono stati verificati:

- piani di esodo per tutti i periodi di grande traffico (week-end, Natale, Pasqua, periodo estivo ed ogni altro evento) finalizzati all'eliminazione dei cantieri di manutenzione, alla riduzione dei cambi di carreggiata;
- verifica del livello d'efficienza delle aree di sosta e delle aree di servizio;
- piani neve in grado di assicurare la fruibilità delle infrastrutture.

Controllo tecnico sull'esecuzione dei lavori autostradali

Attraverso gli uffici periferici, è stata svolta l'alta sorveglianza sull'esecuzione dei lavori autostradali relativi alle nuove opere ed alle manutenzioni straordinarie, sulla base dei progetti approvati.

Gli stessi Uffici periferici hanno vigilato sull'attività di manutenzione ordinaria al fine di assicurare il rispetto degli standard minimi di qualità previsti sulla rete autostradale.

6.3 Le verifiche ispettive

L'azione di controllo esercitata dalla Struttura si è avvalsa dell'operato dei quattro Uffici Territoriali di Bologna, Genova, Roma e Catania.

Tale azione si è concretizzata in visite e sopralluoghi volti alla verifica dello stato manutentivo delle autostrade in concessione ed al controllo sul corretto andamento dei lavori relativi alle nuove opere.

Ispezioni Manutenzione

La verifica dello stato manutentivo delle infrastrutture autostradali in concessione (nastro autostradale e pertinenze), è stata attuata attraverso il monitoraggio dei principali elementi caratterizzanti l'infrastruttura autostradale, quali: pavimentazioni, segnaletica, barriere di sicurezza, gallerie, opere d'arte, illuminazione, ecc.

Per ciò che concerne la gestione di situazioni che presentano elementi di particolare criticità, come i periodi di esodo e quelli ad elevato rischio nevoso, sono state programmate ed effettuate specifiche campagne d'ispezione, per verificare la qualità del servizio offerto dalle Società concessionarie ed i livelli di sicurezza delle infrastrutture autostradali.

In aggiunta alle visite ordinarie precedentemente citate, la Struttura ha effettuato anche le visite previste dal Programma Annuale di Monitoraggio, secondo quanto previsto dall'art.8 del "Disciplinare per l'Applicazione di Sanzioni e Penali" (regime sanzionatorio). Tali visite hanno riguardato la quasi totalità delle Società concessionarie.

Ispezioni nuove opere

L'attività di controllo sui lavori relativi alle nuove opere è stata effettuata attraverso un costante monitoraggio diretto alla verifica della rispondenza dei lavori effettivamente realizzati rispetto a quanto previsto nel relativo progetto esecutivo e nelle eventuali perizie di variante ed al

monitoraggio di tempi e costi di esecuzione.

Riepilogo Generale al 31.12.2013

Di seguito si riportano i dati riepilogativi riferiti all'attività ispettiva (visite ispettive) svolta da questa Struttura fino al 31 DICEMBRE 2013.

<u>Visite Ispettive esercizio</u>		<u>Totale n.</u>	549
Visite di controllo	n.	349	
Visite di ottemperanza	n.	200	
Non conformità rilevate	n.	1615	
Non conformità sanate	n.	1408	
<u>Visite Ispettive nuove opere</u>		<u>Totale n.</u>	135
Sopralluoghi cantieri	n.	132	
Visite di agibilità ai fini della sicurezza	n.	3	

Riepilogo anni 2008 – 2013

Anno	2008	2009	2010	2011	2012	2013
visite ispettive relative all'esercizio autostradale	670	1.073	1.240	1.427	1.125	549
- non conformità	2.856	4.863	4.437	5.692	4.694	1.615
sopralluoghi sulle nuove opere	302	475	590	552	462	135

6.4 Organico della Struttura

Il numero di verifiche svolte nel 2013 sconta il sottodimensionamento della Struttura.

In attuazione delle disposizioni stabilite dal Decreto Ministeriale n. 341, l'attuale organico della Struttura è di 112 risorse umane, ripartite su tutto il territorio nazionale. L'organico complessivo risulta sottodimensionato alla luce dell'incremento delle funzioni attribuite dal citato Decreto e del licenziamento delle 24 risorse a tempo determinato assunte da ANAS SpA.

Per sopperire ai richiamati limiti ed assicurare l'assolvimento delle funzioni previste per legge da parte della Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie autostradali, è stata prevista, in virtù di quanto deliberato dal Consiglio dei Ministri del 26 agosto 2013, dal Decreto legge del 30.08.2013 n. 101, art. 6, l'integrazione di tale organico con ulteriori 50 unità, di cui 24 rappresentano la ricostituzione delle citate risorse a tempo determinato.

Le 50 risorse integrative comportano un fabbisogno finanziario annuo (2,250 milioni di euro) già ricompreso nelle disponibilità economiche assegnate alla Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali dal Decreto Legge del 21.06.2013 n. 69 (*Decreto del Fare*). Per la definizione dell'organico sono in corso di discussione ulteriori aggiornamenti delle disposizioni normative.

6.5 Investimenti e manutenzioni ordinarie

6.5.1 Investimenti in beni gratuitamente devolvibili

Da parte delle società concessionarie sono in corso i programmi d'investimenti definiti negli atti convenzionali vigenti.

La Struttura esegue un costante monitoraggio di natura preventiva, attraverso i budget d'esercizio, e consuntiva sui dati di bilancio e contabilità analitica, volti ad accertare lo stato d'attuazione dei programmi ed il rispetto delle tempistiche previste. Attraverso tale azione è stato possibile, in molti circostanze, prevenire ostacoli tecnici e procedurali, assicurando l'accelerazione dei lavori.

A fronte dell'attività svolta si può riscontrare nel settore autostradale una percentuale di attuazione dei programmi d'investimento superiore a quella che caratterizza altri comparti infrastrutturali.

Nel settore, nel corso del 2013, sono stati effettuati investimenti per 2.031,01 Meuro (dato preconsuntivo).

Alla data del 31.12.2013 la spesa progressiva, nel periodo regolatorio, per investimenti ammonta a 11.195,97 Meuro, inferiore rispetto alle previsioni riportate dai Piani Finanziari operativi nel medesimo periodo di riferimento pari a 14.079 Meuro.

I dati relativi alla spesa per investimenti del periodo regolatorio sono illustrati nelle tabelle seguenti ove sono riportati i dati di ciascuna società e la percentuale di attuazione del Piano finanziario.

Stato di attuazione investimenti

Prog.	CONCESSIONARIA	Anno 2008		Anno 2009		Anno 2010		Anno 2011		Anno 2012		Anno 2013		Totale 2008 - 2013	
		Consuntivo	P.E.F. operativo	Preconsuntivo	P.E.F. operativo	Consuntivo totale	P.E.F. operativo totale								
1	ATIVA	12,60	0,00	26,52	12,42	24,34	19,95	16,55	17,19	16,71	35,53	26,57	34,86	123,30	119,95
2	AUTOSTRADE PER L'ITALIA	870,26	0,00	1.012,59	1.151,26	1.169,09	1.075,87	1.291,12	1.143,94	1.137,97	1.450,81	1.223,00	1.388,41	6.704,03	6.210,29
3	BRENNERO	150,86	99,00	53,93	91,00	79,92	119,00	61,40	125,00	39,31	115,00	21,63	112,00	407,06	661,00
4	BRESCIA-PADOVA	160,80	--	199,42	--	176,55	250,06	191,62	386,30	145,59	488,72	171,75	263,44	1.045,72	1.388,52
5	CENTROPADANE	--	--	--	--	--	--	--	--	16,81	0,00	1,26	0,00	18,07	0,00
6	CISA	--	--	18,58	0,00	15,98	10,00	28,04	9,10	24,61	39,10	14,54	71,75	101,75	129,95
7	AUTOSTRADA DEI FIORI	--	--	4,18	0,00	4,55	5,86	15,92	26,68	16,61	40,53	23,44	35,61	64,70	108,68
8	CAS - Messina - Catania														
	CAS - Messina - Palermo														
9	AUTOVIE VENETE	--	--	46,26	0,00	52,83	55,71	57,43	134,01	122,12	292,16	145,11	421,78	423,74	903,67
10	MILANO SERRAVALLE/ e MI. TANG.LI	84,42	0,00	38,73	77,35	29,03	74,21	18,38	81,16	52,70	77,53	38,25	106,28	261,51	416,53
11	TANGENZIALE DI NAPOLI	--	--	9,91	0,00	10,28	16,53	11,56	29,58	5,11	24,31	6,27	9,93	43,12	80,35
12	RAV	--	--	6,05	0,00	5,96	2,39	2,06	2,41	1,95	2,39	4,55	2,62	20,58	9,81
13	SALT	--	--	27,23	0,00	22,82	26,01	31,24	26,92	31,88	60,87	29,82	94,30	142,99	208,09
14	SAT	--	--	7,97	9,30	31,13	31,40	48,87	55,30	15,57	126,00	44,47	434,40	148,01	656,40
15	AUTOSTRADE MERIDIONALI (SAM)	--	--	51,78	0,00	72,39	61,82	42,09	62,20	34,65	58,91	14,81	0,00	215,72	182,93
16	SATAP A4 (Novara Est - Milano e Torino - Novara Est)	111,04	0,00	30,97	130,08	60,79	67,42	48,61	194,92	100,34	271,14	133,02	150,86	484,77	814,42
17	SATAP Tronco A21 TO-AL-PC	35,97	0,00	30,84	47,08	31,32	52,25	22,89	39,35	12,48	36,45	11,47	9,25	144,97	184,38
18	SAV (Autostrada e Raccordo)	--	--	6,28	0,00	7,84	6,20	9,45	10,95	12,60	13,15	7,37	10,68	43,54	40,98
19	SITAF - Barriera di Bruere														
	SITAF - Barriera di Avigliana	--	--	31,00	0,00	23,57	24,43	35,89	41,94	48,21	86,31	0,72	102,21	139,39	254,89
	SITAF - Barriera di Salbertrand														
20	TORINO-SAVONA	--	--	19,59	0,00	21,81	25,44	25,46	34,56	10,81	22,67	0,46	24,11	78,13	106,78
21	CAV - A4 VE-PD, Tang. Ovest di Mestre e racc. con aeroporto Marco Polo e Passante di Mestre	--	--	--	--	62,21	95,90	61,23	71,56	23,10	40,05	5,90	42,38	152,45	249,89
22	STRADA DEI PARCHI	--	--	48,82	0,00	20,84	59,59	53,40	118,05	108,14	98,55	78,25	87,85	309,44	364,03
23	ASTI-CUNEO	40,10	0,00	74,24	98,35	104,08	353,28	114,35	301,72	61,90	235,03	28,36	0,00	423,02	988,38
	TOTALE	1.466,04	99,00	1.744,88	1.616,84	2.027,32	2.433,29	2.187,57	2.912,83	2.039,16	3.615,21	2.031,01	3.402,72	11.495,97	14.079,90

Stato di attuazione investimenti: confronto PEF realizzato

Prog.	CONCESSIONARIA	Totale 2008 - 2012			Totale 2008 - 2013		
		Consuntivo totale	P.E.F. operativo totale	Var. %	Consuntivo totale	P.E.F. operativo totale	Var. %
1	ATVA	96,73	85,09	114%	123,30	119,95	103%
2	AUTOSTRADE PER L'ITALIA	5.481,03	4.821,88	114%	6.704,03	6.210,29	108%
3	BRENNERO	385,43	549,00	70%	407,06	661,00	62%
4	BRESCIA-PADOVA	873,97	1.125,08	78%	1.045,72	1.388,52	75%
5	CENTROPADANE	16,81	0,00	--	18,07	0,00	--
6	CISA	87,21	58,20	150%	101,75	129,95	78%
7	AUTOSTRADA DEI FIORI	41,26	73,06	56%	64,70	108,68	60%
8	CAS - Messina - Catania						
	CAS - Messina - Palermo						
9	AUTOVIE VENETE	278,63	481,88	58%	423,74	903,67	47%
10	MILANO SERRAVALLE/ e MI. TANG.LI	223,26	310,25	72%	261,51	416,53	63%
11	TANGENZIALE DI NAPOLI	36,85	70,42	52%	43,12	80,35	54%
12	RAV	16,03	7,19	223%	20,58	9,81	210%
13	SALT	113,17	113,79	99%	142,99	208,09	69%
14	SAT	103,54	222,00	47%	148,01	656,40	23%
15	AUTOSTRADE MERIDIONALI (SAM)	200,91	182,93	110%	215,72	182,93	118%
16	SATAP A4 (Novara Est - Milano e Torino - Novara Est)	351,75	663,56	53%	484,77	814,42	60%
17	SATAP Tronco A21 TO-AL-PC	133,50	175,13	76%	144,97	184,38	79%
18	SAV (Autostrada e Raccordo)	36,17	30,30	119%	43,54	40,98	106%
19	SITAF - Barriera di Bruere	138,67	152,68	91%	139,39	254,89	55%
	SITAF - Barriera di Avigliana						
	SITAF - Barriera di Salbertrand						
20	TORINO-SAVONA	77,67	82,67	94%	78,13	106,78	73%
21	CAV - A4 VE-PD, Tang. Ovest di Mestre e racc. con aeroporto Marco Polo e Passante di Mestre	146,55	207,51	71%	152,45	249,89	61%
22	STRADA DEI PARCHI	231,19	276,19	84%	309,44	364,03	85%
23	ASTI-CUNEO	394,66	988,38	40%	423,02	988,38	43%
	TOTALE	9.464,96	10.677,18	89%	11.495,97	14.079,90	82%

Ad oggi, sono in corso 190 interventi per un valore complessivo di circa 9,0 miliardi di Euro.

Riepilogo investimenti (valori in miliardi di Euro)	
Importo progetti approvati (esecutivi e definitivi per appalto integrato) periodo 1 gennaio 2008 - 31 dicembre 2013	20,7
Importo lavori ultimati al 30 settembre 2013	0,6
Importo lavori in corso al 30 settembre 2013	8,7
Spesa per investimenti sostenuta dalle Società al 31 dicembre 2013	11,49

6.5.2 Manutenzione ordinaria

Relativamente alle attività di manutenzione ordinaria, le Società hanno attuato gli interventi previsti nei Piani annuali finalizzati a garantire la funzionalità delle infrastrutture e l'adeguamento degli standard di qualità e sicurezza.

Alla data del 31 dicembre 2013, dato preconsuntivo, la spesa progressiva, nel periodo regolatorio, per manutenzioni dell'intero settore autostradale, è risultata pari a 3.392,85 Meuro, in linea con le previsioni di PEF, come illustrato nella tabella allegata.

Relativamente all'anno 2013, i valori evidenziano un ammontare di spesa per manutenzioni pari ad 608 Meuro, quale dato preconsuntivo stimato.

<i>Spesa annua per manutenzioni</i>	<i>Spesa annua Kilometrica</i>
<i>608,66 Meuro</i>	<i>104.508,0 euro</i>

Stato di attuazione spesa per manutenzioni

Prog.	CONCESSIONARIA	Anno 2008		Anno 2009		Anno 2010		Anno 2011		Anno 2012		Anno 2013		Totale 2008 - 2013	
		Consuntivo	P.E.F.	Consuntivo totale	P.E.F. totale										
1	ATIVA	19,84	21,73	23,98	21,96	22,41	22,19	21,61	22,41	23,48	22,63	19,84	22,63	131,15	133,56
2	AUTOSTRADE PER L'ITALIA	299,15	282,33	296,33	282,49	290,19	282,49	274,67	282,61	278,03	283,06	232,00	284,24	1.670,37	1.697,21
3	BRENNERO	205,26	180,00	68,27	60,00	56,33	60,00	42,40	60,00	46,06	60,00	47,80	60,00	466,12	480,00
4	BRESCIA-PADOVA	38,50	42,25	42,43	42,99	40,18	42,86	45,66	46,08	46,30	46,08	36,86	48,35	249,93	268,62
5	CENTROPADANE	--	--	--	--	--	--	--	--	6,97	7,21	5,16	7,39	12,13	14,59
6	CISA	--	--	13,28	13,17	16,06	13,17	15,44	15,24	14,95	15,24	20,59	16,79	80,32	73,60
7	AUTOSTRADA DEI FIORI	--	--	24,04	23,24	24,88	24,52	24,89	24,52	23,63	24,52	24,22	24,52	121,67	121,30
8	CAS - Messina - Catania														
	CAS - Messina - Palermo														
9	AUTOVIE VENETE	--	--	26,89	26,25	17,38	15,63	15,18	10,82	13,92	6,85	13,88	8,25	87,25	67,81
10	MILANO SERRAVALLE/ e MI. TANG.LI	30,67	32,85	36,76	33,44	34,12	33,44	34,42	33,44	33,98	33,44	28,60	33,44	198,54	200,06
11	TANGENZIALE DI NAPOLI	--	--	8,22	8,98	7,78	7,65	7,66	7,17	6,14	6,20	2,90	5,05	32,69	35,05
12	RAV	--	--	3,02	2,74	2,81	4,50	6,02	5,40	3,45	3,00	2,17	3,00	17,46	18,64
13	SALT	--	--	19,50	18,50	19,49	18,50	20,75	18,50	17,56	18,50	24,44	18,50	101,73	92,50
14	SAT	--	--	5,04	5,05	3,66	3,67	3,27	3,13	3,26	3,20	3,12	3,40	18,35	18,45
15	AUTOSTRADE MERIDIONALI (SAM)	--	--	7,25	7,44	7,81	7,62	9,17	7,83	13,12	6,83	3,73	0,00	41,08	29,73
16	SATAP A4 (Novara Est - Milano e Torino - Novara Est)	24,97	24,52	26,32	25,55	27,67	25,86	25,98	26,12	27,04	27,74	26,18	27,74	158,16	157,50
17	SATAP Tronco A21 TO-AL-PC	33,14	31,12	29,38	29,07	30,58	29,48	28,40	29,42	30,03	30,04	29,56	29,74	181,09	178,88
18	SAV (Autostrada e Raccordo)	--	--	12,62	10,50	10,17	10,50	10,14	9,50	9,95	9,50	8,75	9,00	51,63	49,00
19	SITAF - Barriera di Bruere														
	SITAF - Barriera di Avigliana	--	--	17,89	16,68	28,16	18,42	20,08	20,67	22,52	22,03	21,80	22,03	110,45	99,83
	SITAF - Barriera di Salbertrand														
20	TORINO-SAVONA	--	--	15,12	14,88	15,39	13,95	16,09	13,79	16,38	13,50	18,86	14,00	81,83	70,13
21	CAV - A4 VE-PD, Tang. Ovest di Mestre e racc. con aeroporto Marco Polo e Passante di Mestre	--	--	--	--	7,37	8,04	7,31	8,57	10,61	9,60	8,79	9,72	34,08	35,93
22	STRADA DEI PARCHI	--	--	22,28	17,00	30,04	25,83	25,10	25,83	21,72	25,83	24,08	25,83	123,22	120,33
23	ASTI-CUNEO	2,39	0,42	3,85	3,16	3,82	3,81	3,77	5,03	4,57	6,41	5,21	12,81	23,60	31,63
	TOTALE	653,91	615,21	702,47	663,09	696,28	672,13	658,00	676,07	673,64	681,39	608,55	686,43	3.992,85	3.994,32

Stato di attuazione manutenzioni: confronto PEF realizzato

Prog.	CONCESSIONARIA	Totale 2008 - 2012			Totale 2008 - 2013		
		Consuntivo totale	P.E.F. totale	Var. %	Consuntivo totale	P.E.F. totale	Var. %
1	ATIVA	111,31	110,93	100%	131,15	133,56	98%
2	AUTOSTRADE PER L'ITALIA	1.438,37	1.412,97	102%	1.670,37	1.697,21	98%
3	BRENNERO	418,32	420,00	100%	466,12	480,00	97%
4	BRESCIA-PADOVA	213,07	220,27	97%	249,93	268,62	93%
5	CENTROPADANE	6,97	7,21	97%	12,13	14,59	83%
6	CISA	59,73	56,81	105%	80,32	73,60	109%
7	AUTOSTRADA DEI FIORI	97,45	96,79	101%	121,67	121,30	100%
8	CAS - Messina - Catania						
	CAS - Messina - Palermo						
9	AUTOVIE VENETE	73,37	59,55	123%	87,25	67,81	129%
10	MILANO SERRAVALLE/ e MI. TANG. LI	169,94	166,62	102%	198,54	200,06	99%
11	TANGENZIALE DI NAPOLI	29,79	29,99	99%	32,69	35,05	93%
12	RAV	15,29	15,64	98%	17,46	18,64	94%
13	SALT	77,29	74,00	104%	101,73	92,50	110%
14	SAT	15,22	15,04	101%	18,35	18,45	99%
15	AUTOSTRADE MERIDIONALI (SAM)	37,35	29,73	126%	41,08	29,73	138%
16	SATAP A4 (Novara Est - Milano e Torino - Novara Est)	131,98	129,77	102%	158,16	157,50	100%
17	SATAP Tronco A21 TO-AL-PC	151,53	149,13	102%	181,09	178,88	101%
18	SAV (Autostrada e Raccordo)	42,87	40,00	107%	51,63	49,00	105%
19	SITAF - Barriera di Bruere	88,65	77,80	114%	110,45	99,83	111%
	SITAF - Barriera di Avigliana						
	SITAF - Barriera di Salbertrand						
20	TORINO-SAVONA	62,98	56,13	112%	81,83	70,13	117%
21	CAV - A4 VE-PD, Tang. Ovest di Mestre e racc. con aeroporto Marco Polo e Passante di Mestre	25,28	26,21	96%	34,08	35,93	95%
22	STRADA DEI PARCHI	99,14	94,50	105%	123,22	120,33	102%
23	ASTI-CUNEO	18,39	18,83	98%	23,60	31,63	75%
	TOTALE	3.384,30	3.307,89	102%	3.992,85	3.994,32	100%

7. Piano di cantierabilità

8.1 Investimenti breve periodo anno 2014

In ottemperanza agli impegni convenzionali verranno avviati nel corso del 2014 interventi da parte delle società concessionarie autostradali per un importo complessivo pari a circa 2,5 Meuro.

Concessionaria	Autostrada	Titolo intervento	Importo complessivo autorizzato dell'intervento
SATAP S.p.A.	A4	Ammodernamento autostradale lotto 1.0.2	€ 35.762.852,65
Autostrade per l'Italia S.p.A.		Rho-Monza	€ 105.000.000,00
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A1	Barberino-Firenze Nord - lotto 1	€ 302.497.000,00
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A7-A10-A12	Nodo stradale di S. Benigno. Lotto 1	€ 33.857.000,00
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A1	Nuovo svincolo di Crespellano	€ 29.147.202,00
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A1	Interventi sulle aree di servizio	€ 12.489.380,73
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A1	Barberino-Firenze Nord - lotto 2	€ 503.000.000,00
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A1	Firenze Sud- Incisa. Lotto 1	€ 333.570.000,00
Autostrada del Brennero S.p.A.	A22	Realizzazione di piazzole per la sosta di emergenza e posa di barriere di sicurezza laterali nella tratta autostradale Bolzano sud - Salorno.	€ 16.503.403,87
SALT p.a.	A12	Ampliamento casello di Sarzana - Lotto 1 Casello autostradale	€ 14.766.928,06
Autovie Venete S.p.A.	A23-A28	Servizio Europeo di telepedaggio e percorrenza reale	€ 3.015.645,06
Autovie Venete S.p.A.	A4	Razionalizzazione spazi e costruzione nuova palazzina Centro Servizi di Palmanova	€ 10.069.641,74
CISA S.p.A.	A15	Raccordo autostradale tra l'Autostrada A15 della Cisa e l'Autostrada A22 del Brennero (TI.BRE.) - Lotto 1	€ 492.388.847,90
Milano Serravalle Milano Tangenziali		Rho-Monza	€ 227.032.765,00
Milano Serravalle Milano Tangenziali	A51	Realizzazione dell'impianto di illuminazione ed adeguamento delle barriere di sicurezza sull'intera tratta.	€ 79.938.533,76
Milano Serravalle Milano Tangenziali	A51	Completamento della viabilità di accesso al Centro intermodale di Segrate. Completamento	€ 99.219.998,00
Importo totale			€ 2.445.321.980,29

Programma investimenti 2013 – 2020

Valori in Meuro

Società Concessionaria	Programma investimenti (2013 - 2020)	Ulteriori investimenti
Ativa	62,5	42,0
Autostrade per l'Italia	6.692,0	--
Autovie Venete	1.764,9	--
Autostrada del Brennero ⁽¹⁾	584,6	3.000,0
Autostrada Brescia - Padova	1.688,2	--
Autocamionale della Cisa	529,9	115,0
Consorzio Autostrade Siciliane	0,0	350,0
Centro Padane ⁽¹⁾	0,0	423,0
Fiori	87,8	103,0
Rav	21,7	20,0
Salt	284,9	84,0
Sam ⁽¹⁾	0,0	389,0
Sat	1.900,9	--
Satap A21	56,9	14,0
Sav	21,4	50,0
Serravalle	461,9	--
Sitaf	380,7	--
Tangenziale di Napoli	55,6	--
Satap A4	473,5	136,0
Torino - Savona	178,3	102,0
Strada dei Parchi	182,4	5.400,0
Asti - Cuneo	593,7	298,0
Cav	20,1	--
Società Italiana Traforo Monte Bianco	0,0	--
Società Italiana Traforo Gran San Bernardo	0,0	--
Totale complessivo	16.041,9	10.526,0

⁽¹⁾ Procedura concorsuale di riaffidamento in corso .

8. Procedure approvative

Relativamente all'analisi dei tempi per le procedure approvative dei progetti, come già riportato nel Capitolo 3.1 Iniziative in Project Financing, si segnala che per ogni approvazione è richiesto un iter autorizzativo lungo e complesso che, in base alla normativa vigente, prevede numerose fasi ed il coinvolgimento di numerosi Enti centrali e locali.

Infatti, le fasi approvative di un intervento per il quale sia stato già redatto il progetto preliminare e che sia stato già inserito tra gli obblighi convenzionali, sono ben sette:

1. redazione e verifica del progetto definitivo da parte della Società concessionaria, attraverso il confronto con gli Enti territoriali;
2. validazione tecnica da parte del Concedente;
3. valutazione di impatto ambientale, da parte dei Ministeri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività culturali;
4. conferenza di servizi, nella quale sono riuniti tutti gli Enti chiamati a rilasciare autorizzazioni sul progetto; durante questa fase possono essere richieste ulteriori modifiche ed integrazioni al progetto;
5. approvazione del progetto definitivo da parte del Concedente e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera;
6. redazione e verifica del progetto esecutivo da parte della Società concessionaria;
7. approvazione del progetto esecutivo da parte del Concedente;

Come illustrato nella tabella seguente, per i progetti più complessi, di importo superiore ai 500 milioni di euro, la Valutazione di Impatto Ambientale ha una durata media di 24 mesi, mentre la Conferenza di servizi di 19 mesi. Per i progetti di importo inferiore ai 500 milioni di euro, i tempi sono di poco più brevi, ma comunque determinano una fase approvativa di circa due anni.

A questi tempi vanno, infine, a sommarsi la durata delle procedure di gara ad evidenza pubblica nonché della fase realizzativa dell'intervento.

Tempistica procedure approvative

Intervento	Importo (€/mid)	Inizio Procedura VIA [A]	Decreto VIA [B]	Tempi Procedura VIA [A]-[B]	Intesa Stato Regione [C]	Tempi di Perfezionamento Intesa Stato-Regione dopo la VIA (mesi) [C]-[B]	Tempi Complessivi [C]-[A]
Interventi sopra i 0,5 miliardi di Euro							
Autostrada Tirrenica Spa Autostrada Livorno/Civitavecchia. Tratta Tarquinia/San Pietro in Palazzi (Cecina) - Lotti 2, 3, 5A, 6B.	1,3	04/06/2010	02/08/2012	26	03/08/2012	0	26
Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa Autostrada A31 della Valdastico. Tronco Vicenza/Rovigo - Valdastico Sud.	1,2	20/06/2001	16/05/2003	23	05/04/2004	11	34
Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa Completamento a nord dell'Autostrada A31 della Valdastico.	0,9	19/03/2012	19/12/2012	9	19/07/2013	7	16
Autostrade per l'Italia Spa A1 Barberino/Firenze nord	0,9	09/07/2004	22/11/2007	41	26/05/2009	18	59
Autostrada Asti-Cuneo Spa Collegamento Autostradale a pedaggio tra le città di Asti e Cuneo. Tronco II - Lotto 6 (Roddi/Diga Enel).	0,8	13/10/2008	31/05/2011	32	31/07/2012	14	46
Autostrade per l'Italia Spa A14 Lotti 3 e 4	0,7	15/06/2005	16/03/2006	9	24/09/2007	19	28
Satap Spa A4 Interventi per l'ammodernamento e l'adeguamento dell'autostrada Torino/Milano - Tronco I°.	0,6	17/03/1999	03/11/2000	20	24/04/2002	18	38
Satap Spa A4 Interventi per l'ammodernamento e l'adeguamento dell'autostrada Torino/Milano - Tronco II°.	0,6	29/04/2004	18/09/2008	53	16/12/2010	27	80
Autocamionale della Cisa Spa Raccordo autostradale tra l'Autostrada A15 della Cisa e l'Autostrada A22 del Brennero - I° Lotto.	0,5	02/08/2005	02/01/2006	5	22/01/2010	49	54
Autostrade per l'Italia Spa A14 Lotto 1	0,5	07/06/2005	16/05/2007	24	18/02/2009	21	45
Autostrade per l'Italia Spa A14 Lotto 2	0,5	07/06/2005	16/03/2006	9	21/12/2006	9	18
Autostrade per l'Italia Spa A9 Lainate/Como	0,5	30/05/2005	29/01/2007	20	13/02/2009	25	45
Autostrade per l'Italia Spa A1 Firenze sud/Incisa	0,5	27/07/2005	19/01/2009	42	08/08/2011	31	73
		MEDIA		24		19	43

Interventi sotto i 0,5 miliardi di Euro							
Strada dei Parchi Spa Viabilità a carattere urbano complanare all'Autostrada A24 de via Palmiro Togliatti alla barriera di Roma est.	0,3	19/06/2006	05/01/2007	7	07/08/2007	7	14
Autostrade Centro Padane Spa Raccordo autostradale Ospitaletto/Montichiari - Lotti I, II, III e IV.	0,3	28/05/2003	18/03/2005	22	18/03/2005	0	22
Autostrade per l'Italia Spa A14 Lotto 5	0,3	15/06/2005	16/03/2006	9	12/01/2007	10	19
Autostrade per l'Italia Spa A8 V° Corsia	0,2	11/11/2010	08/06/2012	19	15/04/2013	10	29
Autostrade per l'Italia Spa A14 Lotto 6B	0,1	15/06/2005	16/03/2006	9	12/01/2007	10	19
Autostrade per l'Italia Spa A1 Fiano/Gra	0,1	10/05/2005	20/04/2006	12	07/05/2007	13	25
Satap Spa A21 Allargamento della piattaforma autostradale nella tratta compresa tra Santena e Villanova d'Asti.	0,02	30/09/2010	12/09/2011	12	09/01/2013	16	28
		MEDIA		13		10	22

9. Le Società Concessionarie: schede di riepilogo

Le schede riportate nell'Allegato n. 1 alla presente Relazione, redatte per ogni Società Concessionaria, riportano i dati essenziali riferiti alla struttura societaria, al rapporto concessorio e all'andamento delle attività operative al 31.12.2012, con un aggiornamento al 2013, non essendo ancora intervenuti i documenti formali (Bilancio di esercizio).

Particolare rilievo è posto alla rappresentazione dello stato attuativo degli investimenti assentiti in concessione con l'esplicitazione dello stato dei lavori, dei progetti approvati in corso d'anno, degli interventi avviati e di quelli ultimati. I dati storici consentono di percepire l'operato delle società e le variazioni tendenziali.

Oltre i valori numerici, è stata riportata una sintetica descrizione, per gli interventi principali, delle attività svolte, richiamando eventuali fattori di rischio o criticità.

Anche per le manutenzioni ordinarie sono riportati i dati di spesa dell'anno, scomposti nelle singole tipologie di intervento.

Sono inoltre indicate le principali grandezze ed indici economico patrimoniali unitamente alla distribuzione del VAID (Valore aggiunto integrato distribuibile) e all'analisi della solidità patrimoniale.

Le schede sono completate da indicatori qualitativi quali l'andamento storico del volume di traffico, gli indici di qualità dell'infrastruttura gestita, le variazioni tariffarie riconosciute.

Per consentire una valutazione in ordine al rispetto dei programmi di spesa è inoltre riportato il raffronto tra la spesa per investimenti e manutenzioni eseguita e quella risultante dal Piano finanziario annesso alle Convenzioni Vigenti. Le differenze sono determinate anche sui valori progressivi a partire dall'avvio del periodo regolatorio.

Le differenze risultanti dal raffronto delle grandezze economico – patrimoniali rispetto agli anni precedenti e rispetto ai Piani finanziari sono, in alcuni casi, condizionate da circostanze specifiche che possono costituire un limite alla corretta interpretazione dei dati.

10. Il sistema tariffario

La politica tariffaria adottata nel settore autostradale è orientata ai principi di chiarezza, trasparenza ed economicità. Il pedaggio è l'importo che il cliente paga per l'utilizzo dell'autostrada ed è commisurato alla lunghezza del percorso compiuto. Le disposizioni vigenti prevedono l'orientamento al costo per la determinazione del pedaggio; in tal modo viene esclusa qualsiasi autonomia o discrezionalità nella quantificazione della tariffa di partenza di ciascun periodo regolatorio e negli aggiornamenti annuali.

Secondo il sistema vigente, le tariffe chilometriche unitarie sono differenziate per tipologia di veicolo e per categoria di strada. Il sistema di classificazione dei veicoli è basato sul numero di assi e sull'altezza del veicolo misurata all'asse anteriore ed è articolato su cinque classi. Il calcolo del pedaggio è effettuato moltiplicando la tariffa unitaria per la lunghezza in chilometri del percorso compiuto, applicando l'aliquota IVA e arrotondando il risultato (per eccesso o per difetto) ai 10 centesimi di euro. Nella tariffa unitaria sono incluse le quote di competenza ANAS, originariamente pari a 3 millesimi di euro/km per le classi A e B (veicoli a 2 assi) e 9 millesimi di euro/km per le classi 3, 4 e 5 (veicoli a 3, 4, 5 e più assi).

L'aggiornamento annuale delle tariffe autostradali è eseguito in osservanza dei regimi tariffari previsti dalla normativa di riferimento e dagli atti convenzionali. In base agli specifici patti convenzionali, le Società applicano diverse formule tariffarie definite da Delibere CIPE (n. 319 del dicembre 1996 e n. 39 del giugno 2007), integrate con le disposizioni ex Legge n. 2 del 28 gennaio 2009. Dalla concomitanza delle richiamate norme derivano sei diversi regimi tariffari.

Le formule tariffarie hanno in comune la presenza di parametri legati al tasso d'inflazione (programmato / reale), ad un coefficiente di produttività e ad un parametro di remunerazione degli investimenti oltre, per alcuni casi, ad un parametro che misura la qualità del servizio.

Le differenti formulazioni tariffarie previste nei singoli atti convenzionali delle società fanno riferimento ai seguenti regimi:

I regime tariffario : Delibera CIPE 20 dicembre 1996 n. 319

II regime tariffario : Art. 21 legge 47/2004

III regime tariffario : Delibera CIPE 15 giugno 2007 n. 39

IV regime tariffario : Delibera CIPE n. 319 e Delibera CIPE n. 39

V regime tariffario : Art. 3 della Legge 2/2009

VI regime tariffario : Delibera CIPE n. 39 e Art. 3 della Legge 2/2009.

Sono inoltre previsti regimi tariffari specifici derivanti direttamente da pattuizioni convenzionali ovvero definiti in sede di affidamento tramite procedura di gara.

Per quanto riguarda la tempistica dell'aggiornamento tariffario, il primo comma dell'Art. 27 del Decreto Legge n. 69 del 21.06.2013, convertito con Legge n. 98 del 9 agosto 2013, prevede che le comunicazioni relative alle variazioni tariffarie, debbano essere inviate dai concessionari al Concedente entro il 15 ottobre di ogni anno. Con decreto motivato del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, da adottarsi entro il 15 dicembre, le variazioni proposte sono approvate o rigettate.

Da quanto sopra riportato, è evidente la necessità di procedere ad un riordino del sistema volto ad uniformare i regimi tariffari, riconducendo le formule applicate da un unico regime.

Nell'Allegato n. 2 alla presente Relazione è riportato il meccanismo di adeguamento tariffario relativo all'anno 2014.