

SENATO DELLA REPUBBLICA
COMMISSIONE 8ª LAVORI PUBBLICI

NOTA PER L'AUDIZIONE INFORMALE DEL 03/02/2016 SUGLI AUMENTI DEI
PEDAGGI DELLE AUTOSTRADE A24 ROMA-TERAMO E A25 TORANO-
PESCARA

Con Decreto Interministeriale n. 442 del 31.12.2015 è stato comunicato l'adeguamento tariffario per l'anno 2016 di competenza della Concessionaria delle Autostrade A24 ed A25, pari al 3.45 per cento.

Ci preme sottolineare che l'aumento accordato dal MIT a Strada dei Parchi è il risultato dell'applicazione di criteri definiti per Legge, in cui vengono presi in considerazione diversi parametri, quali: il tasso di inflazione programmata, gli investimenti realizzati, un fattore di ribilanciamento finanziario (c.d. *fattore X*¹).

Nell'aumento del pedaggio c'è tutto questo. E, teniamo a precisarlo, non è un aumento che finisce nelle tasche di Strada dei Parchi. Per ogni 1 Euro di tariffa ricevuta, il concessionario ne versa:

- il 2% per canoni di concessione² e sub concessione;
- il 6% per integrazione del canone Anas;
- il 29% per il corrispettivo di concessione;
- il 2% per il pagamento del debito residuo dell'ex fondo centrale di garanzia;
- il 18% per IVA;

Quindi, Strada dei Parchi su 1 Euro di pedaggio incassa solo 43 centesimi, con i quali deve garantire manutenzione e sicurezza delle proprie infrastrutture.

Strada dei Parchi gestisce la prima concessione autostradale assegnata mediante gara europea ed è l'unica concessionaria che corrisponde un prezzo di concessione all'Anas, pari a 55,9 mil annui, oltre ai normali canoni per un totale, nel periodo gestito 2003/2015, di 670 milioni.

I canoni corrisposti ad Anas certamente non sono stati utilizzati per la manutenzione delle strade abruzzesi e laziali.

Di contro, SdP nel medesimo periodo ha realizzato ben 700 milioni di investimenti per migliorare il tracciato in gestione, realizzando in particolare le Complanari di Roma (circa 258 milioni con un contributo statale di €170 milioni). Investimenti che negli ultimi anni hanno dovuto fare i conti con le modifiche normative in materia antisismica e di sicurezza.

¹ Il fattore *X* è quel valore, ricalcolato ogni 5 anni e mantenuto costante, grazie al quale il tasso di rendimento del progetto è pari a quello stabilito nella Convenzione Unica. Esso pertanto è influenzato da tutte le variabili del progetto, in particolare dall'andamento del traffico, dai costi di gestione, dagli investimenti, etc...

² Il canone di concessione è pari al 2,4% dei ricavi da pedaggi.

Siamo consapevoli del momento di crisi del Paese ed in particolare delle difficoltà dei pendolari, tuttavia gli aumenti sono necessari per assicurare gli investimenti e la gestione previsti dalla concessione in essere garantendo al contempo la sicurezza degli utenti.

Inoltre, va segnalato che l'aumento concesso dal Governo a partire dal 1 gennaio 2016 è uno dei più bassi che ci sia stato concesso dal 2003 (primo anno di gestione SdP S.p.A. di A24/A25) ad oggi. Gli incrementi tariffari più consistenti si sono registrati dal 2011 al 2014, durante i quali la concessionaria ha sostenuto ingenti investimenti per la realizzazione di opere importantissime, tra le quali:

- le Complanari di Roma che hanno reso più sicuro e veloce l'ingresso e l'uscita dalla Capitale, per un importo complessivo di 258 milioni di euro;
- il raddoppio del tratto autostradale in direzione di Teramo;
- gli interventi di messa in sicurezza dei viadotti;
- la dotazione del traforo del Gran Sasso di nuovi e più moderni sistemi antincendio, l'automazione delle stazioni di servizio;
- la posa di pavimentazione drenante sui 100 chilometri di rete.

A tutto ciò vanno aggiunti i lavori di riqualificazione dell'intera autostrada ereditata dalla vecchia gestione di SARA pA che la ha gestita dal momento della sua costruzione, agli inizi degli anni 60, sino al 2002, senza effettuare i necessari lavori di manutenzione. Tutte opere e investimenti che Strada dei Parchi ha effettuato mantenendo intatti i livelli occupazionali, senza tagliare un solo posto di lavoro e nonostante le rilevanti perdite di esercizio, alle quali ha fatto fronte con importanti immissioni di capitale da parte degli azionisti e non certo con l'aumento dei pedaggi.

Bisogna tener conto di un altro aspetto che spesso viene sottovalutato: Strada dei Parchi gestisce una autostrada di montagna che necessita di elevatissimi standard di sicurezza e di opere di manutenzione assidue e costosissime, proprio a causa di un tracciato geomorfologico molto complesso, caratterizzato da pendenze molto elevate e dalla presenza di 339 viadotti e 55 gallerie. Spesso, negli anni passati, abbiamo sentito dire che i pedaggi di Strada dei Parchi sono tra i più alti d'Italia. Niente di più falso, infatti, le nostre tariffe sono tra le più basse di quelle applicate dalle autostrade montane, quasi il 20 per cento sotto la media.

Per quanto riguarda in particolare la questione dell'aumento 2016 delle tariffe riguardante la parte laziale del tracciato autostradale vale la pena di ricordare:

- 1) la natura del pedaggio deriva dalla classificazione di quel tratto quale "autostrada" fatta da ANAS di concerto con l'altro concessionario pubblico "SARA pA" prima della gara di privatizzazione svoltasi nel 2000;
- 2) per tale tratta veniva fissata la qualificazione di "autostradale", stabilendo i criteri di applicazione, anche nel successivo Bando di gara europeo attraverso cui se ne affidava la gestione a Strada dei Parchi S.p.A..

Nostra intenzione è continuare a migliorare la viabilità autostradale da noi gestita, con opere ed investimenti importanti sul fronte della sicurezza e della modernizzazione, come peraltro ci obbliga l'art. 1 comma 183 della Legge 228 del 24/12/2012³. Gli investimenti partiranno non appena il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avrà approvato il Piano Economico Finanziario predisposto dalla nostra Società, garantendo collegamenti più veloci e sicuri, offrendo nuove opportunità di lavoro per le Regioni attraversate dalle Autostrade A24 ed A25 grazie all'investimento di ulteriori 5/5,6 miliardi di euro previsti dal nuovo piano finanziario previsto dalla Legge 228/2012.

Roma, 03 Febbraio 2016

³La legge n. 228 del 24 dicembre 2012 nel comma 183 classifica l'A24/A25 quale opera strategica per le finalità di protezione civile e conseguente esigenza di procedere:

- all'adeguamento sismico e alla messa in sicurezza dei viadotti
- all'adeguamento degli impianti di sicurezza in galleria
- alla realizzazione di tutte le opere necessarie in conseguenza del sisma di l'Aquila del 2009
- all'adeguamento alla normativa ambientale ed alla manutenzione straordinaria



STRADA DEI PARCHI SPA

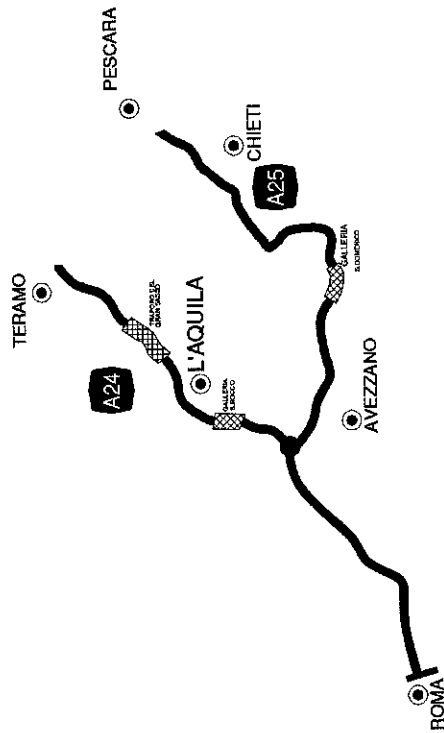
Audizione sugli aumenti dei pedaggi delle
Autostrade A24 Roma-Teramo e A25 Torano-Pescara

Roma, 3 febbraio 2016

L'A24/A25 è un'opera strategica per l'economia del centro Italia, per il collegamento Est-Ovest e per ragioni di protezione civile

Infrastruttura strategica e caratterizzata da un gran numero di opere d'arte

- Collegamento tra Pescara/Teramo con Roma



Principali caratteristiche tecniche:

- **281,4 Km:** lunghezza del tracciato
- **96,1 Km di opere d'arte**, pari al 34,2% dell'intero tracciato
- **55 gallerie**, di cui 8 superano 2Km di lunghezza (in particolare il traforo del Gran Sasso lungo 10.170m)
- **339 viadotti**

Principali elementi della Convenzione Unica vigente*

- **Prima Concessione autostradale a gara europea**** (Nov. 2000) vinta dall'ATI Autostrade per l'Italia – TOTO ed operativa dal 2003 (rinegoziata nel 2009) e scadenza nel 2030 (ora Strada dei Parchi SpA).
- **SdP è l'unica Concessionaria autostradale italiana a pagare un prezzo di concessione al Concedente.**
- Costo della concessione **€750 milioni** pagato a rate con un tasso di interesse fisso di dilazione del 6%, pari ad una rata annua di circa **€56Milioni** (esclusa IVA). Le rate pagate ad ANAS dall'inizio della concessione ad oggi sono **€670 milioni**.
- Investimenti realizzati: circa **€700 milioni** di cui **€260 milioni** per le Complanari di Roma coperte da contributo pubblico per **€ 170 milioni**.
- **Fonti finanziarie:** Gli azionisti hanno immesso capitale per **€177 milioni** e sono stati ottenuti finanziamenti bancari per un totale di **€498 milioni**.
- **Manutenzioni ordinarie** annue già realizzate per **€284 milioni** dal 2003 per nuove pavimentazioni, barriere di sicurezza, impianti tecnologici, etc...)



* Siglata nel 19 novembre 2009, ratificata dal CIPE il 29 novembre 2010

** Successivamente affidate in gara altre tre concessioni sul territorio nazionale



strada dei
PARCHI
SpA
A24 autostrade A25

Come si calcolano gli incrementi tariffari

Art.15* della Convenzione
Unica del 18/11/2009

L'incremento della tariffa è: $\Delta T = \Delta P - X + K + \beta \Delta Q$

- Si tratta del tasso di inflazione programmata, viene stabilito ogni anno dal MEF

- E' una componente dell'incremento della tariffa calcolato ogni 5 anni e mantenuto costante per i 5 anni successivi.
- Il fattore X è negativo ed è pari a quel valore grazie al quale il tasso di rendimento interno del progetto, considerate tutte le altre variabili in gioco, è pari a quello stabilito nella Convenzione Unica

- E' una componente dell'incremento della tariffa calcolato ogni anno e dipende dagli investimenti effettuati.
- Il fattore K dell'anno «N+1» è calcolato sugli investimenti effettuati dall' 1/10/«N-1» al 30/09/«N»

- E' la remunerazione del fattore qualità.
- Viene calcolato ogni anno sulla base delle rilevazioni effettuate sul tracciato autostradale e controllato dal MIT

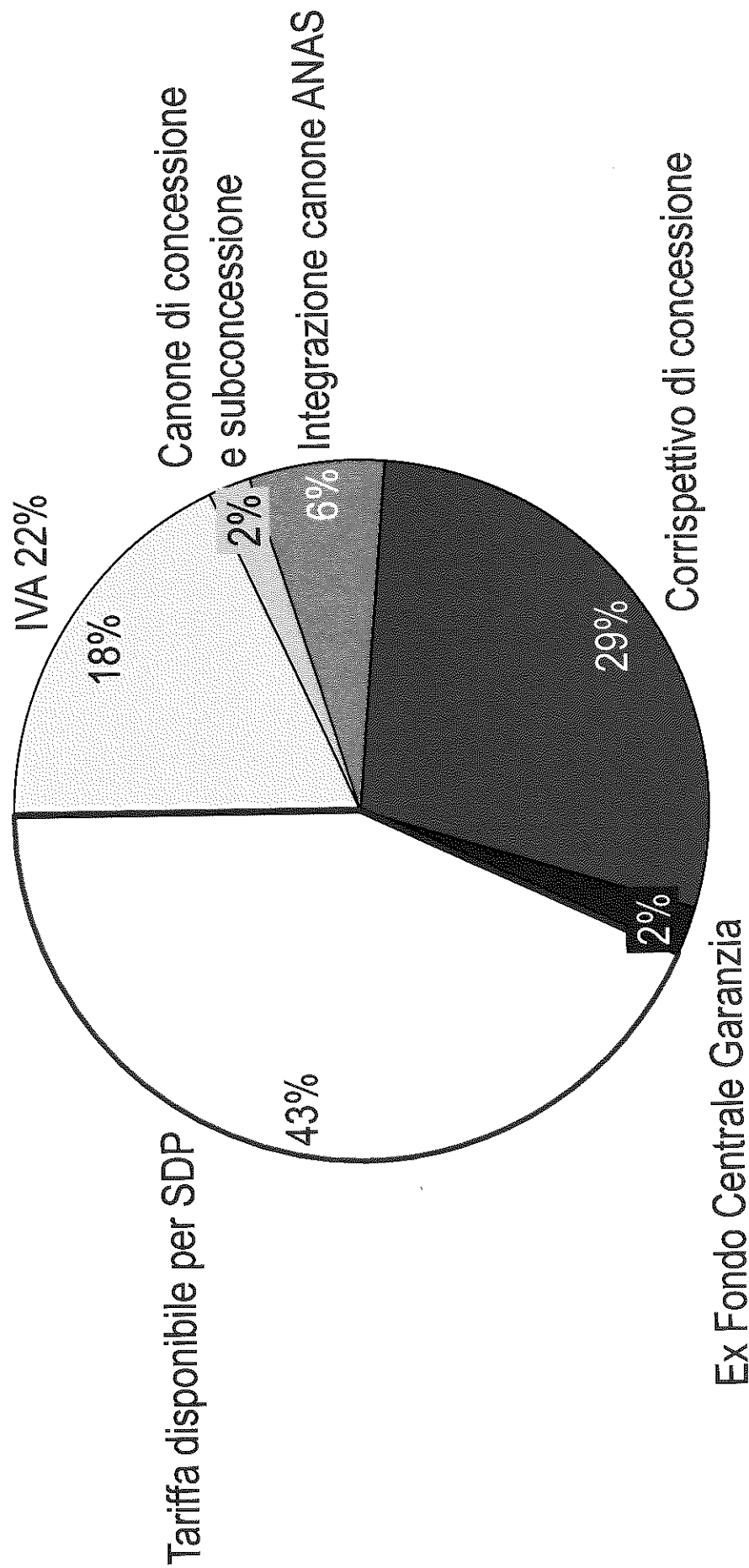


strada dei
PARCHI^{spa}
A24 autostrade A25

* Sulla base di quanto stabilito nelle delibere CIPE del 24 aprile 1996 («Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità») e 20 dicembre 1996 («Direttive per la revisione delle tariffe autostradali») e successive modifiche ed integrazioni adottate dal CIPE con particolare riferimento alla Delibera CIPE n.39 del 15 giugno 2007 e successive modifiche

Ben il 57% della tariffa pagata dagli utenti finisce nelle casse dello Stato e solo il 43% è a disposizione di SdP per investimenti e manutenzioni

DESTINAZIONE DELLA TARIFFA INCASSATA



**strada dei
PARCHI**
A24 autostrade A25

Gli incrementi storici

INCREMENTI TARIFFARI DAL 2003 (PRIMO ANNO DI CONCESSIONE) AL 2016

Anno	Riconosciuto	Aumenti prestabiliti già nel contratto di convenzione, inclusa inflazione
2003	21,40%	
2004	21,70%	
2005	1,60%	
2006	5,87%	
2007	0,00%	
2008	0,00%	
2009	0,00%	
2010	4,78%	
2011	8,14%	
2012	8,06%	
2013	7,56%	
2014	8,28%	
2015	1,50%*	
2016	3,45%*	

L'A24/A25 necessita di interventi strutturali non più procrastinabili per ridurre il rischio sismico e rendere più efficiente il tracciato

Adeguamento sismico richiesto per Legge

- Elevato rischio sismico delle aree attraversate

