

Progr.	SOCIETA' CONCESSIONARIA	Importo complessivo da Primo Finanziamento	Importo previsto Trattamento 2002-2004	Contributo complessivo
1	Autocamionale della Cisa S.p.A.	323.816	208.962	0
2	Autostrada Brescia - Padova S.p.A.	1.298.828	368.017	0
3	Autostrada dei Fiori S.p.A.	114.343	57.056	0
4	Autostrada del Brennero S.p.A.	201.331	139.890	0
5	SALT S.p.A.	486.573	196.986	0
6	Serravalle Milano S.p.A.	194.714	188.662	0
7	S.A.T. S.p.A.	0	0	0
8	S.A.T.A.P. S.p.A.	128.639	128.639	0
9	A.T.I.V.A. S.p.A.	151.078	151.078	0
10	Autostrada Torino - Milano S.p.A.	376.558	258.824	0
11	Autostrada Torino-Savona S.p.A.	494.546	109.627	63.532
12	Autostrade Centropadane S.p.A.	332.080	208.683	0
13	Autostrada Venezia - Padova S.p.A.	73.547	73.547	13.944
14	Società Autostrade Meridionali S.p.A.	293.235	239.034	0
15	Autostrade S.p.A.	9.108.750	4.378.005	1.064.320
16	Società Autostrade Valdostane S.p.A.	32.795	32.795	0
17	Autovie Venete S.p.A.	448.967	358.736	0
18	Consorzi Siciliani S.p.A.	1.073.918	481.258	481.258
19	SITAF S.p.A.	206.797	141.273	0
20	RAV S.p.A.	283.914	75.919	49.347
21	Tangenziale di Napoli S.p.A.	37.185	37.185	0
22	Pedemontana Lombarda S.p.A.	0	0	0
	TOTALE (euro)	15.661.616	7.834.176	1.669.401

APPENDICE ALL'INTERVENTO DEL VICEMINISTRO MARTINAT

- Allegato n°1: Stato di attuazione di interventi autostradali
- Allegato n°2: IV Concessione aggiuntiva Autostrade S.p.A. per il quinquennio 2003-2007
- Allegato n°3: tariffe autostrade A24-A25

(dati di fonte ANAS S.p.A.)

Si riporta una breve nota di sintesi sullo stato attuativo delle opere più significative:

Adeguamento della tratta autostradale Firenze - Variante di valico.

Nell'ambito degli interventi prioritari che compongono il programma di investimenti per il prossimo triennio spicca il potenziamento del tratto Bologna-Firenze-Incisa (A1) tra il km 195+278 e il km 319+980 da parte di società Autostrade S.p.A..

Per questo intervento, a seguito delle definitive approvazioni avvenute nel Settembre 2001, è stata data una forte accelerazione all'avvio dei suddetti lavori che dovranno ultimarsi entro Dicembre 2007.

Significativo intervento relativo alla realizzazione della galleria di base per un importo complessivo di oltre 750 mil/Euro.

Autostrada Pedemontana lombarda.

Al fine di individuare il tracciato ottimale la Regione Lombardia ha apportato delle modifiche al progetto originario senza con ciò modificare i capisaldi del tracciato. A seguito della definizione del percorso la società nel 2001 ha avviato la procedura di gara per l'esecuzione della progettazione preliminare inerente l'esecuzione del collegamento autostradale.

Sarà possibile procedere alle successive fasi realizzative, previa revisione dell'atto convenzionale con la società concessionaria.

Collegamento autostradale Asti – Cuneo.

L'opera consente il collegamento tra le città di Asti e Cuneo. Il tracciato si estende per una lunghezza di 64 Km. e si sviluppa da Asti Marene innestandosi sulla A6 fino a Massimini per poi giungere a Cuneo.

A seguito dell'accordo transattivo siglato al Ministero dei LL.PP. il 14 Luglio 2000 la titolarità per la costruzione e gestione dell'autostrada è stata acquisita dall'Anas. Tale circostanza trova riscontro nell'atto convenzionale stipulato con l'Ente concedente il 2 Novembre 2000, approvato con D.I. del 27 Dicembre 2000 e registrato alla Corte dei Conti in data 30 maggio 2001. Ai sensi dell'art. 26 della convenzione novativa, in data 6.6.2001 e 8.8.2001 sono stati definiti, tra le parti, gli accordi finalizzati a regolamentare il subentro dell'Anas nei contratti d'appalto già stipulati dalla società. Dal momento del subentro l'Ente ha proseguito le attività di realizzazione dell'opera.

Al contempo l'Anas precederà in proprio al completamento e alla relativa gestione del suddetto collegamento.

Direttissima Milano – Bergamo – Brescia.

L'opera rappresenta un'alternativa al collegamento autostradale dell'A4. Il tracciato collega la SP 19 con la futura Tangenziale Est di Milano mediante la SP 103 Cassanese e la SS 415 Paullese.

Nel mese di giugno 2001 le società Bre-be-mi s.p.a. e Autostrade s.p.a. hanno presentato progetti per la realizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 37 bis della legge 109/94 e succ. modif. A seguito del ritiro della proposta da parte di Società Autostrade la Direzione ha valutato la proposta della Brebemi s.p.a. e con successivo atto l'ha ritenuta di pubblico interesse. E' stato di seguito emanato il bando di gara ai sensi dell'art. 37 quater della legge 109/94 pubblicato sulla G.U. del 27.12.2001. Sono poi state eseguite le fasi di prequalifica e di ricezione delle offerte.

Attualmente la commissione di gara sta procedendo alla valutazione delle offerte

Raccordo autostradale della Valtrompia: Brescia – Lumezzane.

E' stata completata la redazione del progetto definitivo e dello studio di impatto ambientale ed è iniziato l'iter di acquisizione dei pareri di rito con la richiesta di pronunciamento, avvenuto in data 22 Ottobre 2002, di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e del Ministero per i Beni e le attività Culturali.

L'opera si sviluppa interamente nella provincia di Brescia per circa 31 Km. e si pone l'obiettivo di collegare efficacemente la Valtrompia e la Valgobbia all'Autostrada A/4.

Si sta rispondendo alla Commissione Europea sull'affidamento in concessione alla Brescia-Padova

Autostrada Livorno – Civitavecchia (A12).

L'opera costituisce il completamento del corridoio tirrenico ed è un elemento prioritario per il potenziamento degli spostamenti nelle direttrici Nord – Sud.

L'intervento, già assentito in concessione, è stato di seguito sospeso dall'art. 55 della legge n. 449/97.

Il completamento dell'autostrada Livorno – Civitavecchia è stato da ultimo inserito tra le opere di prevalente interesse strategico per il Paese pubblicato dal CIPE il 21.12.2001 e da eseguire secondo le procedure semplificate della legge obiettivo. Al

riguardo l'Anas ha avviato un approfondito studio nel quale vengono analizzati i principali aspetti di natura trasportistica, tecnica ed economica per la definitiva scelta del tracciato. Al termine dello studio e successivamente alla definizione degli elementi essenziali saranno avviate tutte le attività necessarie all'avvio delle opere.

Nuova Romea: Ravenna - Venezia

L'opera rappresenta il completamento dell'itinerario Europeo E45 – E55. Il tracciato, che si estende per 125 Km., oltre a collegare le città di Ravenna e Venezia, include la bretella di collegamento dell'asse con la SS 434 Transpolesana e la bretella di collegamento con la SS309 Romea.

E' stato firmato un accordo tra regione Veneto ed Emilia Romagna per l'avvio delle attività progettuali. E' previsto il coinvolgimento dell'Anas nelle future fasi di gestione dell'intera iniziativa.

Pedemontana veneta.

L'Anas, ai sensi dell'art. 10 della legge n. 144/99, ha portato a termine la progettazione definitiva per la realizzazione del collegamento autostradale. E' stato inoltre svolto lo studio di VIA. La soluzione dell'autostrada non è stata però condivisa dai comuni interessati i quali hanno accolto la proposta di realizzare una superstrada. Con provvedimento legislativo la competenza per la realizzazione dell'opera è stata trasferita alla Regione Veneto.

Recentemente la Regione ha provveduto alla pubblicazione del bando di gara ai sensi dell'art. 37-bis e successive modifiche della Legge 109/94.

Interventi altrettanto significativi per il potenziamento della rete autostradale sono stati avviati nel corso del 2002 e proseguiranno nel 2003 e 2004.

Tra tutti si segnala, per importanza, l'adeguamento del tracciato relativo all'autostrada A15 (gestita dalla società Autocamionale della Cisa), l'allargamento a tre corsie del tratto S. Stefano-Viareggio dell'A12 (gestita dalla società Autostrada Ligure Toscana S.p.A.) e della Napoli-Salerno (A3, gestita dalla società Autostrade Meridionali S.p.A.), la realizzazione della diramazione autostradale Torino-Pinerolo (gestita dalla società Autostrada Torino-Ivrea-Valle D'Aosta S.p.A.), l'adeguamento della tratta Torino- Milano dell'A4 (gestita dalla società Autostrada Torino-Milano

S.p.A.) la realizzazione della terza corsia nella tratta dell'autostrada A4 Venezia - Trieste.

In fase esecutiva risulta invece il completamento della A28 (Autovie Venete S.p.A.) con la costruzione del lotto 28 e 29 (Pordenone-Conegliano).

Relativamente alle autostrade siciliane sono in corso sia i lavori di completamento della Messina-Palermo (A20) con l'obiettivo di completamento per il 2004, che quelli della Siracusa-Gela.

La quasi totalità degli interventi indicati richiede tempi d'attuazione che eccedono il triennio considerato e pertanto troveranno conclusione negli anni successivi al 2004. Tuttavia l'ANAS, nella fase di redazioni delle progettazioni, assumerà ed adotterà, ove possibile, soluzioni tecniche che consentano la messa in esercizio di lotti funzionali.

5.3 IV Convenzione aggiuntiva stipulata tra ANAS SpA e la Società Autostrade Spa.

Ai sensi dell'art. 12 della convenzione sottoscritta in data 04 agosto 1997, che prevede la revisione quinquennale del piano finanziario, l'Anas Spa e la Società Autostrade Spa, hanno proceduto alla stipula della IV^a Convenzione Aggiuntiva avvenuta in data 23 dicembre 2002.

Con la stipula della Convenzione aggiuntiva si potrà procedere alla realizzazione di un vasto programma di infrastrutture che vanno dalla riproposizione degli investimenti già assentiti in concessione alla previsione di interventi finalizzati al miglioramento degli standard di sicurezza e della qualità del servizio offerto agli utenti.

Nel piano finanziario sono previsti investimenti per un ammontare complessivo di 24 miliardi di Euro circa così suddivisi:

- a) 8.828 €/mln (Allegato n.1) per opere già previste in convenzione di cui:
 - 3.936 €/mln per il potenziamento del tratto Bologna-Firenze nel periodo 2002-2007;
 - 4.892 €/mln per altri investimenti (terze corsie, impianti, altri) nel periodo 2002-2038;
- b) 4.686 €/mln (Allegato n.2) per nuovi investimenti (terze e quarte corsie, nuovi svincoli, Passante di Mestre e di Genova, viabilità di accesso al Polo Fieristico di Milano, piano di sicurezza gallerie) nel periodo 2003-2009;
- c) 10.591 €/mln per interventi di manutenzione ordinaria nel periodo 2002-2038.

* * *

Tra gli aspetti salienti introdotti dall'Anas, in sede di aggiornamento del piano finanziario si evidenziano:

- 1) Il mancato riconoscimento tariffario per i superi di spesa previsti (1.089 €/mln circa) per la riproposizione degli investimenti già assentiti in concessione con la convenzione del 04 agosto 1997 e successivi atti aggiuntivi;
- 2) Il riconoscimento di incrementi tariffari per la realizzazione di nuovi investimenti, diluiti su un periodo di dieci anni al fine di ridurre l'impatto sugli utenti, attraverso la predisposizione di piani di convalida economica per ogni singolo nuovo investimento commisurati al WACC della Concessionaria
- 3) Il riconoscimento del primo aumento tariffario, relativo ai nuovi investimenti, soltanto dopo le approvazioni del progetto da parte della Conferenza dei Servizi o del Cipe per le opere inserite nella Legge Obiettivo;

- 4) Il riconoscimento dei successivi incrementi tariffari, relativi ai nuovi investimenti, solo ad inizio dei lavori ed in proporzione allo stato di avanzamento lavori consuntivati annualmente rispetto alle previsioni di piano finanziario;
- 5) La possibilità di stralciare dalla convenzione investimenti, che per cause di forza maggiore non possono essere realizzati, con contestuale inserimento di altri interventi e rideterminazione del livello tariffario alla luce degli incrementi eventualmente già applicati;
- 6) La revisione, alla fine di ogni quinquennio, di tutti i piani di convalida economici, al fine di tenere conto, nella determinazione della variabile X della formula del price-cap, anche del recupero degli scostamenti, in più ed in meno, dell'andamento del traffico rispetto a quello previsto nel piano finanziario, che si fossero verificati nel quinquennio precedente.

Contestualmente alla stipula della IV^a Convenzione Aggiuntiva l'Anas Spa e la Società Autostrade Spa, ai sensi dell'art.9, comma 2°, della convenzione sottoscritta in data 04 agosto 1997, hanno fissato gli incrementi tariffari legati alla variabile X per il quinquennio 2003-2007 (~~Allegato n.5~~).

Il primo incremento tariffario con decorrenza 01 gennaio 2003 è stato pari all'1,52% così composto: 1,40% (inflazione programmata) – 0,63% (somma algebrica tra 1,40% per recupero di produttività e - 0,77% per recupero del differenziale di inflazione) + 0,75% (indicatore di qualità).

Tale intesa prevede sia i recuperi di produttività futuri, pari in media allo 0,90 % annuo (calcolati con la stessa metodologia utilizzata per l'intero settore autostradale), che il riconoscimento del differenziale tra inflazione reale e programmata verificatosi nel 1998-2002, pari allo 0,77% annuo (alla luce del parere all'uopo rilasciato dal Consiglio di Stato).

E' in corso l'approvazione della convenzione di intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e il Ministero dell'Economia e Finanze, subordinatamente all'approvazione da parte del CIPE di alcuni nuovi criteri di carattere generale da adottare nella determinazione delle tariffe autostradali

Allegato 1-2:

INVESTIMENTI	Importi piano finanziario 1997	Importi piano 1997	Superi di spesa	Ultimazio ne lavori	Importi spesi bilanci 1997-2001	Importi previsti 1997-2001
POTENZIAMENTO TRATTO BOLOGNA-FIRENZE						
Cunicoli pilota	49,58	46,30	-3,28	2004	44,20	2,10
Casalecchio-Sasso Marconi	30,99	45,45	14,46	2007	2,40	43,05
Sasso Marconi-La Quercia	494,77	481,49	-13,27	2006	16,70	464,79
La Quercia-Aglio	1.471,90	1.721,25	249,35	2007	9,40	1.711,85
Aglio-Barberino	163,72	161,65	-2,06	2007	0,80	160,85
Barberino- Firenze Nord-Firenze Sud-Incisa	279,92	767,97	488,05	2007	2,20	765,77
Firenze Nord-Firenze Sud- Assi di penetrazione	352,74	487,53	134,79	2007	14,82	472,71
Interventi sul territorio	309,87	317,62	7,75	2007	2,90	315,06
TOTALE	3.153,49	4.029,27	875,79		93,42	3.936,18
TERZE E QUARTE CORSIE						
Roma-Orte	140,48	161,35	20,87	2005	91,10	70,25
Milano-Laghi	30,99	63,08	32,09	2002	59,08	4,00
Bologna Modena	88,83	88,83	0,00	2005	1,80	87,03
Tangenziale di Bologna	59,39	59,39	0,00	2004	1,69	57,71
Residui investimenti terze corsie	82,63	49,22	-33,41	2007	16,07	33,15
TOTALE	402,32	421,87	19,55		169,74	252,14
ALTRI INVESTIMENTI						
Residui investimenti nuove autostrade	39,77	11,32	-28,45	2.007	5,08	6,24
Investimenti impianti	134,28	1.573,56	1.439,28	2002- 2009	111,84	1.461,72
Altri investimenti	4.686,85	3.469,91	-1.216,93	2002- 2038	298,13	3.171,78
TOTALE	4.860,89	5.054,79	193,90		415,05	4.639,74
TOTALE INVESTIMENTI	8.416,70	9.505,93	1.089,24		678,21	8.828,06

TARIFFE AUTOSTRADE A24/A25.

In data 29 novembre 2000 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Repubblica Italiana il bando di gara per l'affidamento a mezzo licitazione privata, ai sensi del D.Lvo n. 157/95, della concessione di gestione delle Autostrade A24 e A25.

La concessione è stata aggiudicata in data 01 ottobre 2001 all'A.T.I. Autostrade S.p.a.-Toto S.p.a.

Con la convenzione sottoscritta in data 20 dicembre 2001, il cui Decreto Interministeriale è stato registrato dalla Corte dei Conti in data 18 luglio 2002, sono stati previsti ingenti investimenti finalizzati al miglioramento degli standard di sicurezza e della qualità del servizio offerto agli utenti, così suddivisi:

- progettazione e realizzazione dei lavori di completamento dell'autostrada, seconda carreggiata, dalla progressiva km 0+000 alla progr.va km.ca 5+474,41 del tronco Villa Vomano-Teramo, da realizzare negli anni 2002-2006, per un importo complessivo lordo di Lire 145 miliardi;
- adeguamento del tratto a tre corsie dell'autostrada A24, tra via Palmiro Togliatti e la barriera di Roma Est, compreso l'adeguamento della stazione di Lunghezza e l'armonizzazione con la viabilità ordinaria, da realizzare negli anni 2002-2006, per un importo complessivo lordo di Lire 140 miliardi;
- interventi di manutenzione straordinaria, previsti per tutta la durata della concessione, finalizzati ad elevare il servizio in termini di sicurezza, fluidità del traffico e confort, per un importo complessivo di Lire 347 miliardi;
- investimenti per manutenzione ordinaria per un ammontare complessivo di Lire 1.486 miliardi previsti per tutta la durata della concessione con una spesa media annua di Lire 50 miliardi circa.

Per garantire la realizzazione del suddetto programma di investimenti ed assicurare l'equilibrio economico del piano finanziario l'ATI aggiudicataria ha offerto in sede di gara, tra l'altro, un incremento tariffario, legato al parametro X della formula del price-cap, per i primi tre anni di concessione pari al 50%, con decorrenza 01 gennaio 2002.

Tale incremento tariffario è risultato inferiore rispetto alle offerte presentate in sede di gara dagli altri concorrenti che prevedevano per lo stesso periodo incrementi tariffari oscillanti tra l'83% e l'85%.

Al fine di salvaguardare la continuità del servizio ed il rispetto dei contenuti tecnico-economico-finanziari dell'offerta presentata in sede di gara, è stato convenuto di fissare alla data del 01 gennaio 2003 il passaggio della gestione al nuovo Concessionario della gestione delle autostrade A24 e A25 facendo decorrere il primo anno di concessione dal 2003.

Pertanto, rispetto alle tariffe applicate sino al 31 dicembre 2002, con il 01 gennaio 2003 si è registrato un incremento dovuto al tasso di inflazione programmata per lo stesso anno (1,4%), al parametro X della formula del price-cap (20 %) ed alla applicazione dei sovrapprezzi dovuti per legge allo Stato (3 lire per i veicoli leggeri e 9 lire per i veicoli pesanti), oltre che ndall'IVA (20%).

Confrontando le tariffe unitarie distinte per classi applicate sulle Autostrade A24 e A25 dal 01 gennaio 2003 con le tariffe applicate da altre autostrade con medesime caratteristiche di montagna emerge che le stesse risultano inferiori in media del 40%.