

sue casse che non venivano utilizzati, con la conseguente inattuazione assoluta delle opere previste. Mi sembra che i dati consuntivi oggi a nostra disposizione siano migliorati, ma vorrei sapere cosa si possa fare di più. Non è un caso che anche il collega Iannuzzi abbia preso atto di questo miglioramento, ma a noi interessa entrare nel merito, al fine di individuare esattamente le azioni da effettuare per migliorare la situazione.

La prima domanda che vorrei fare è relativa al sistema di vigilanza e di controllo ed al rafforzamento dei poteri di vigilanza, argomento affrontato in due capitoli della relazione da lei presentata. Esiste un problema legato al controllo rispetto alle società concessionarie e ai tempi di approvazione delle convenzioni. Se il controllo coincidesse con un allungamento dell'iter burocratico, sarebbe un « non controllo », perché l'unico risultato sarebbe l'inattuazione dei contenuti convenzionali; purtroppo dobbiamo constatare che di fatto per alcune convenzioni i tempi si allungano spaventosamente, impedendo la realizzazione degli interventi previsti. Dovremmo concentrare la nostra attenzione su questi aspetti e fissare tempi certi sia per la realizzazione degli investimenti sia per l'approvazione dei contenuti convenzionali.

Inoltre, mi ha colpito un altro dato. Nel periodo tra il 1988 e il 2002 l'incremento della rete autostradale è stato del 16 per cento, mentre l'incremento del traffico sulla rete autostradale nello stesso periodo è stato del 390 per cento.

PRESIDENTE. Ciò è dipeso dall'effetto della legge del 1975, che bloccò stupidamente le costruzioni.

MAURIZIO ENZO LUPI. Per quel che riguarda lo stato di attuazione degli investimenti da parte delle società concessionarie, mi colpisce non tanto il dato relativo alle manutenzioni, che sembrano in linea, quanto il dato sugli investimenti, i quali tendono al miglioramento della rete. In questo caso, la media degli interventi realizzati è pari al 49 per cento, mentre

negli ultimi due anni la percentuale è arrivata al 70 per cento, contro il 21 per cento del 2001. Vorrei capire la chiave di lettura di questi dati e il motivo per cui è stata realizzata una percentuale di interventi così bassa.

L'ultima domanda, molto banale ma comunque interessante, riguarda l'ultimo dato da lei riferito, relativo all'esistenza di 174 opere in corso nel 2004, per un importo pari a 4.376 milioni di euro. Sarei curioso di sapere come vi siate organizzati in vista della stagione estiva.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
DELL'VIII COMMISSIONE FRANCESCO
STRADELLA**

VINCENZO POZZI, *Presidente e amministratore di ANAS SpA.* Vorrei soltanto precisare un dato per l'onorevole Lupi. Si tratta non soltanto di interventi relativi al rifacimento o all'ampliamento di sedi già attuate, ma anche di nuove costruzioni, che non creano alcun problema al traffico.

MARISA ABBONDANZIERI. Prendo atto che le ombre sono rimaste tutte in via Monzambano (la mia è solo una battuta). I contenuti da lei enunciati nel corso di questa audizione sono luminosi, mentre le ombre sono rimaste tutte in sede.

È importante ricordare che l'indagine conoscitiva è nata di fatto da una vicenda, relativa alla questione della revisione delle tariffe e al modo in cui gli italiani percepivano questo prossimo aumento, parallelo ad una non rispondente ed adeguata funzione delle autostrade. Spero che al termine di queste audizioni gli elementi a nostra disposizione ci consentiranno perlomeno di avere un quadro della situazione più serio e completo rispetto ad oggi.

Lei sostiene che il sistema dei controlli, che deriva in parte anche dall'articolo 21 della legge n. 47 del 2004, deve essere visto alla prova dei fatti. La nuova normativa introduce modalità diverse, l'esito delle quali deve essere accertato dall'ANAS. Ciò fa sì che la questione della realizzazione delle opere e delle tariffe

possa produrre una situazione nella quale il paese veda innanzitutto realizzati gli interventi programmati dalle concessionarie.

La seconda questione è relativa al *project financing*. Lei ha parlato di 16 proposte arrivate ad ANAS nel settore degli interventi in *project financing*, ma le chiedo di esporci quale sia lo stato dell'arte attuale. Infatti, mi pare che su alcune questioni si debba ancora decidere se andare in quella direzione. Chiedo dunque quale sia lo stato dell'arte, sia dal punto di vista della scelta economica, sia dal punto di vista della scelta « politica ».

L'ultima questione è relativa all'ANAS, oggi SpA, in veste di concessionario controllore e controllato. Come l'ANAS ha pensato di ovviare a questa situazione per far sì che il cittadino abbia le più ampie garanzie, ovvero per evitare che la commistione, che già è prefigurata, tra controllore e controllato si riversi in termini di inefficienza sull'uso della rete autostradale e stradale da parte dei cittadini italiani ?

MAURIZIO ENZO LUPI. Mi permetta un'ultima battuta. A proposito del *project financing*, qual è lo stato della Brebemi ? A che punto siamo ?

GIULIANA REDUZZI. Da tutti i documenti forniti, che sono ricchi di elementi e dati interessanti, vorrei potere estrarre una tabella complessiva con cifre e informazioni chiare, leggibili immediatamente. Penso ad una tabella delle opere programmate con delibera CIPE, includendo i costi iniziali, le varianti, se ci sono state o se ci saranno, le fonti di finanziamento (quindi, apparirebbe anche il dato di progetto di finanza), lo stato di attuazione e i tempi per la realizzazione. In altre parole, penso ad un quadro sinottico ben chiaro, con lo stato di realizzazione preciso in tutte le sue voci.

Non so se questa richiesta sia fuori luogo o fuori tempo, però sento la necessità di comunicare questa esigenza perché, tra tanti numeri e relazioni, alla fine non mi sento in grado di riferire qual è lo

stato, per esempio, della Pedemontana lombarda o di altre opere al nord. Si tratta di una richiesta fuori luogo o potrebbe essere esaudita ?

GRAZIANO MAZZARELLO. Vorrei sapere se l'ingegner Pozzi possa fornirci una sua valutazione a proposito del fatto che sono passati quasi due anni da quando è stato redatto l'atto aggiuntivo per la realizzazione del passante di Mestre e oggi manca ancora il decreto interministeriale di approvazione. Può farci capire che cosa sta accadendo dal punto di vista dell'ANAS, al fine di impedirci di parlare male, almeno per una volta, del Governo ?

PRESIDENTE. Sono così terminati gli interventi dei commissari. Do ora la parola all'ingegner Pozzi per la sua replica.

VINCENZO POZZI, *Presidente e amministratore di ANAS SpA*. Poiché alcuni interventi hanno matrici comuni, rispondendo ad alcune domande posso automaticamente rispondere anche ad altre.

Iniziando con la domanda posta dal presidente Armani, molto precisa e puntuale, ripresa anche dall'onorevole Abbonanzieri, su un possibile conflitto di interessi dell'ANAS quale ente concedente ed eventuale concessionario, rispondo in termini molto sintetici. L'ANAS, da sempre, ha già questo ruolo in alcune società. Si veda, per esempio, la società del traforo del Monte Bianco, così come quella del tunnel del Frejus, dove l'ANAS detiene circa il 30 per cento del pacchetto azionario ma ha svolto in maniera assolutamente trasparente e con grande serenità il proprio ruolo di concedente e di controllo sulla concessionaria di cui fa anche parte.

Proprio sulla scorta di questa filosofia di attuazione ci siamo mossi nel proporci (anche se ciò va innanzitutto fatto in quanto obbligo, essendo il Governo a chiedercelo nell'ambito della convenzione che abbiamo stipulato con il Ministero delle infrastrutture). Nel dicembre 2002, appena trasformati in ANAS SpA, abbiamo stipulato la convenzione con la quale il Mini-

sterio delle infrastrutture ci assegnava il ruolo, assieme ad altri, di potere esigere i pedaggi sulle nostre autostrade.

Tutto questo lo abbiamo recepito e abbiamo voluto mutuare quanto già avviene per il Monte Bianco e per il Frejus (tra l'altro, ricordo che siamo altresì presenti, anche se in maniera meno importante, per il Ponte di Messina, con una quota di circa il 13 per cento). Comunque sia, in tutte le ipotesi di *project financing* che stiamo lanciando (cito la Catania-Siracusa, la Campogalliano-Sassuolo, l'Asti-Cuneo, la E45 e la E55, il lungo corridoio Civitavecchia-Venezia), chiediamo di essere presenti con un'aliquota variabile dal 35 al 40 per cento, in modo da garantire la massima trasparenza e la massima possibilità di controllo sulla società partecipata pur essendo però presenti, come minoranza, nel consiglio di amministrazione.

Le mie argomentazioni, oltre che rispecchiare una precisa volontà del Governo con la stipula della convenzione che regola i rapporti tra l'ANAS e il Ministero, vengono anche avvalorate da autorevoli pareri di avvocati del libero foro, fra cui la consulta giuridica dell'ANAS — costituita dai professori Staiano e Santoro —, dal Consiglio di Stato, dal professor Caruso della Corte dei conti, nonché dall'avvocato Aiello dell'Avvocatura dello Stato.

L'onorevole Iannuzzi — che ringrazio per il riconoscimento sull'operato dell'ANAS, espresso anche dall'onorevole Lupi — ha affrontato il tema, estremamente delicato ed importante, del contenzioso, dicendo che, a causa di tale questione, diverse opere vengono messe in cantiere ma poi vanificate nell'esecuzione o nel tempo e nell'importo previsto: questo rappresenta uno dei punti dolenti nel campo dei lavori pubblici. A nostro avviso, la possibile revisione o modifica della legge sui lavori pubblici, che codifichi il contenzioso con le imprese sia in fase di aggiudicazione delle gare sia in fase di esecuzione dei lavori, potrebbe essere la chiave per semplificare e fluidificare tutta una serie di processi.

La legge obiettivo ha dato un enorme contributo in questo senso perché, in pratica, ha sancito il principio del diritto dell'impresa aggiudicataria ad eseguire il lavoro. Se anche altri dimostrassero di avere dei diritti, potrebbero richiedere un indennizzo o un riconoscimento per il mancato utile, ma l'esecuzione dei lavori stessi non può inficiare la causa. Questo vale per i lavori dichiarati nella legge obiettivo e non per tutti gli altri, che chiamo ordinari ma che sfiorano mediamente lotti da 60 a 100 milioni di euro, cioè cifre estremamente importanti che, però, non godono di questa agevolazione.

Come evidenziavo al senatore Grillo nel corso di un'audizione al Senato, la legge obiettivo si incardina nel momento in cui esiste il contratto con l'impresa, ma esiste lo svolgimento della gara, l'aggiudicazione provvisoria, quella definitiva e la stipula del contratto. Se potessimo anticipare il momento della valenza sull'impresa aggiudicataria — non a livello contrattuale ma di aggiudicazione provvisoria —, anche in quel caso avremmo un grande snellimento della procedura.

Se, poi, proiettassimo tutto ciò anche nei lavori ordinari non previsti dalla legge obiettivo, il beneficio sarebbe ancora maggiore. Invece, nella fase di esecuzione del lavoro gli enti appaltanti si scontrano continuamente con l'impresa inadempiente per vari motivi (per una situazione fallimentare, prefallimentare o perché il lavoro ha un importo troppo elevato e, quindi, non può essere più eseguito): di conseguenza, l'impresa rallenta i lavori, cerca di creare un contenzioso per poter, comunque, avere una forma di ristoro con transazioni. Oggi l'ente appaltante è disarmato perché il nostro obiettivo non è quello di far fallire le imprese ma di eseguire i lavori il più rapidamente e con il minor costo possibile. Invece, con l'impresa che tende a rallentare i lavori perché può trarre un utile dal contenzioso, entriamo in un conflitto che non riusciamo a gestire; infatti, con l'attuale normativa l'unico modo è quello della risoluzione contrattuale in danno, con il successivo stato di consistenza a cui l'impresa

si può opporre. Quindi, di fatto, oggi l'impresa ci tiene in ostaggio per l'esecuzione dei lavori. Su questo punto, forse una normativa innovativa potrebbe dare un grosso contributo per il rispetto dei tempi e dei costi.

L'onorevole Mazzarello fa riferimento ad elementi sanzionatori sulle convenzioni. In questo ambito, esiste la possibilità di ampliare i termini sanzionatori — in modo da evitare la rescissione della concessione, che può avvenire solo per fatti estremamente gravi —, ma comunque dobbiamo avere uno strumento per premere e per esigere il rispetto della convenzione stessa. Per quanto riguarda la censura sul passante di Mestre, la questione è completamente risolta perché c'è stato il via libera da parte della Comunità europea. Sul nodo di Genova non si è ancora creata la minima conflittualità, mentre nel caso di Bologna andremo ad una gara e, quindi, non ci potrà essere alcuna contestazione. Quindi, ad oggi non esistono grandi censure della Comunità europea per quanto riguarda l'assegnazione diretta di alcuni tratti in concessione.

Sugli interventi aventi una valenza di impatto ambientale lascerei la parola all'architetto Coletta.

MAURO COLETTA, *Rappresentante di ANAS SpA*. All'interno delle convenzioni molti interventi si riferiscono a questioni inerenti la sicurezza, perché un vero e proprio potenziamento è legato alla stessa, mentre gli altri sono correlati alla compatibilità ambientale. Uno di questi due interventi è già inserito all'interno della formula del *price-cap*, cioè l'indicatore legato allo stato strutturale delle pavimentazioni e dell'incidentalità, mentre il discorso di carattere ambientale è un po' più complicato da inserire. Non dobbiamo legare l'aspetto qualitativo di tale formula soltanto alla premiazione della società concessionaria, ma occorre avviare un discorso sanzionatorio, cioè inserire percentuali che tendano a ridurre la tariffa stessa con un meccanismo abbastanza complesso.

Per quanto riguarda i rilievi della Comunità europea, la questione di Mestre è stata ormai sbloccata ed è stato nominato anche un commissario governativo; quindi, l'opera sta partendo e a breve verranno consegnati i lavori. Sulla questione di Genova, abbiamo ottenuto l'assenso da parte della Comunità europea perché si tratta di una vera e propria traslazione dell'attuale asse. Sussiste un problema legato soltanto alle opere della Valtrompia e della Pedemontana, ma siamo in fase di risoluzione anche per quelle. Sotto questo aspetto non abbiamo altri problemi perché stiamo trasferendo tutto in gara e, quindi, non sussistono questioni pendenti.

Tornando alla domanda dell'onorevole Mazzarello relativa alle nuove tratte indicate dal decreto, sapete che il decreto del 2001 rende cogenti le norme sulle caratteristiche necessarie per la realizzazione di progetti stradali e autostradali; precedentemente si faceva riferimento alle prescrizioni del CNR, mentre ora è cambiata la normativa. Esso prevede dei parametri fisici e tecnici molto elevati, che ne rendono l'applicazione quasi improponibile sulle autostrade esistenti. Un nuovo decreto, che dovrebbe essere emanato a breve, dovrebbe servire a sbloccare la situazione.

Dovremmo creare un progetto di rischio per valutare il miglioramento della situazione futura rispetto a quella attuale. Per fare un esempio, per realizzare una terza corsia sul tratto dell'autostrada A4, che da Mestre va a Trieste, occorrerebbe, secondo quanto previsto dal decreto, espandersi sul territorio operando delle demolizioni, ma mi sento di dire che in questi casi è meglio attuare il decreto nella parte minimale, elevando comunque gli standard di sicurezza dei tratti interessati.

GRAZIANO MAZZARELLO. Avete quindi bisogno di un nuovo decreto?

MAURO COLETTA, *Rappresentante di ANAS SpA*. No, anche perché c'è la possibilità delle deroghe, attraverso il Consiglio dei lavori pubblici, ma non nascondo il fatto che su queste deroghe ci sono state molte resistenze.

Il corridoio n. 5 costituisce sicuramente un passaggio importante. Prendendo l'asse autostradale che va da Trieste, passando per Torino, Milano, Genova, verso il Monte Bianco, abbiamo messo in cantiere delle opere, come la Torino-Novara, con l'adeguamento della terza corsia, e per la tratta Novara-Milano abbiamo presentato un progetto, che verrà trasmesso a breve al Ministero delle infrastrutture.

Nell'area milanese è stato presentato un *project financing* per la realizzazione della nuova tangenziale esterna di Milano, che va dall'innesto con la A4 a Melegnano.

Sempre nell'area bresciana vi è la BreBeMi SpA, primo esempio di *project financing* in Italia. Abbiamo chiuso la gara e stipulato la convenzione, i due ministri hanno sottoscritto il decreto interministeriale di approvazione, mentre siamo in attesa della registrazione della Corte dei conti. Abbiamo approvato il passante di Mestre, che sotto il profilo finanziario è gestito direttamente dall'ANAS, e la realizzazione della terza corsia che va da Mestre a Trieste.

Ci sono poi degli impedimenti fisici, quali il raddoppio della galleria del Frejus, o l'ampliamento dell'Autostrada dei fiori, che ci creano qualche problema.

Per quel che riguarda il limite di velocità di 150 chilometri all'ora, esiste un decreto ministeriale di attuazione della legge e un meccanismo particolare che dovremo confrontare con la progettazione. Le tratte dove sarà possibile attuare quel limite sono molto limitate, visti i requisiti richiesti dal decreto. Un esempio potrebbe essere la Roma-Napoli.

VINCENZO POZZI, *Presidente e amministratore di ANAS SpA*. Per quel che riguarda lo stato di realizzazione della tratta Civitavecchia-Ravenna, nel dicembre del 2003 il consiglio di amministrazione ha dichiarato il pubblico interesse sulla proposta del *promoter*, la GEFIP, sull'itinerario Orte-Mestre. Abbiamo ricevuto un'ulteriore proposta, relativa alla tratta Ravenna-Mestre, che è in corso di valutazione, sulla quale ci esprimeremo nel

prossimo consiglio, previsto il 13 maggio.

Per quel che concerne le domande poste dall'onorevole Lupi sui tempi di approvazione delle convenzioni, questi spesso danneggiano l'attuabilità del progetto stesso. Spesso infatti trascorrono molti mesi dalla data di presentazione del progetto alla realizzazione dello stesso.

Per quel che riguarda l'incremento dei lavori, esso attualmente è al 49 per cento: ipotizzando una curva, che parte dal 2001 e arriva al 2004, si nota un'impennata, con andamento asintotico, rispetto al valore finale. Questo rappresenta un recupero di presenza da parte dell'ANAS sui concessionari.

Per quanto attiene alla BreBeMi SpA, come già detto dal collega, siamo nella fase finale, ossia la registrazione da parte della Corte dei conti. Comunque, ormai, le date sono abbastanza certe e possiamo senz'altro affermare che, entro l'anno, verranno messe in cantiere le prime opere afferenti la BreBeMi.

Per quanto riguarda la questione posta dall'onorevole Abbondanzieri, relativa all'eventuale conflitto di interessi fra concedente e concessionario, si tratta di un tema già sollevato dal presidente Armani. Ritengo quindi che possa valere la risposta che ho già fornito.

Circa la richiesta formulata dall'onorevole Reduzzi, relativa ad un quadro riassuntivo, senz'altro potremo fornire tale quadro, nel quale verrà indicata una sintesi dei dati e degli elaborati che abbiamo oggi presentato, cercando di raggrupparli secondo due grandi «famiglie»: opere-legge obiettivo-dirette ANAS e opere-legge obiettivo-ANAS tramite concessionarie.

Per rispondere all'altra domanda posta dall'onorevole Abbondanzieri, sul *project financing*, abbiamo ricevuto 8 proposte, due afferenti a un itinerario con medesima destinazione, Orte-Venezia e Ravenna-Venezia; un'altra, in Toscana, relativa alla Grosseto-Siena (Siena-Bettolle-Siena-Firenze); sulla Salerno-Reggio Calabria, poi, vi sono due ulteriori proposte di *project*, una relativa alla Avellino-Salerno-Sicignano ed un'altra che prosegue lo stesso

itinerario fino all'altezza di Sibari; vi è poi, ancora, una proposta di *project* in Sicilia sulla Catania-Siracusa.

Abbiamo assegnato pubblico interesse al *promoter* della Orte-Venezia. Ci esprimeremo il 13 maggio sull'altro *promoter* della Ravenna-Venezia.

Non so se faremo in tempo, perché sono in corso l'istruttoria sui programmi e quindi i relativi piani finanziari, per quanto riguarda gli altri programmi ma, senz'altro, contiamo di liquidare tutto entro l'estate, individuando gli interventi da dichiarare — se ve ne sono — di pubblico interesse per poter avviare la fase successiva invitando il *promoter* alla redazione del progetto preliminare e allo studio dell'impatto ambientale per il prosieguo dell'*iter* normativo.

MAURO COLETTA, *Rappresentante di ANAS SpA*. Ricordo che i cantieri sono tanti e sparsi sui 6 mila chilometri della rete autostradale, tuttavia — rispondo alla domanda posta dall'onorevole Lupi — segnalo che noi, già nei *weekend*, adottiamo misure abbastanza importanti e significative nella gestione del traffico.

Spesso, in particolare sulla Cisa, l'autostrada che va da Parma a La Spezia, famosa per il forte flusso turistico, chiudiamo i cantieri alle 12 del venerdì per riaprirli il lunedì mattina, sempre alle 12. Nel periodo estivo, chiuderemo sicuramente tutti i cantieri, ad eccezione di

quelli per cui non è possibile far ciò a causa, per esempio, della mancanza di deviazioni.

Pertanto, questo è un comportamento che seguiamo già da qualche anno, nel rispetto di disposizioni ministeriali al riguardo che sono molto precise e che puntualmente rimettiamo all'attenzione dei concessionari, sui quali vigiliamo attentamente affinché rispettino queste iniziative. Infine, diamo delle disposizioni precise sull'apertura dei caselli e sulla gestione delle code, sia nei periodi di *weekend*, sia nei periodi estivi di grande esodo.

PRESIDENTE. Non essendovi altri interventi, ringrazio l'ingegner Pozzi e i suoi collaboratori per la loro partecipazione ai nostri lavori. Riconosco loro, doverosamente, una collaborazione puntuale, che si riflette nella completezza della relazione presentata.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 17 maggio 2004.*

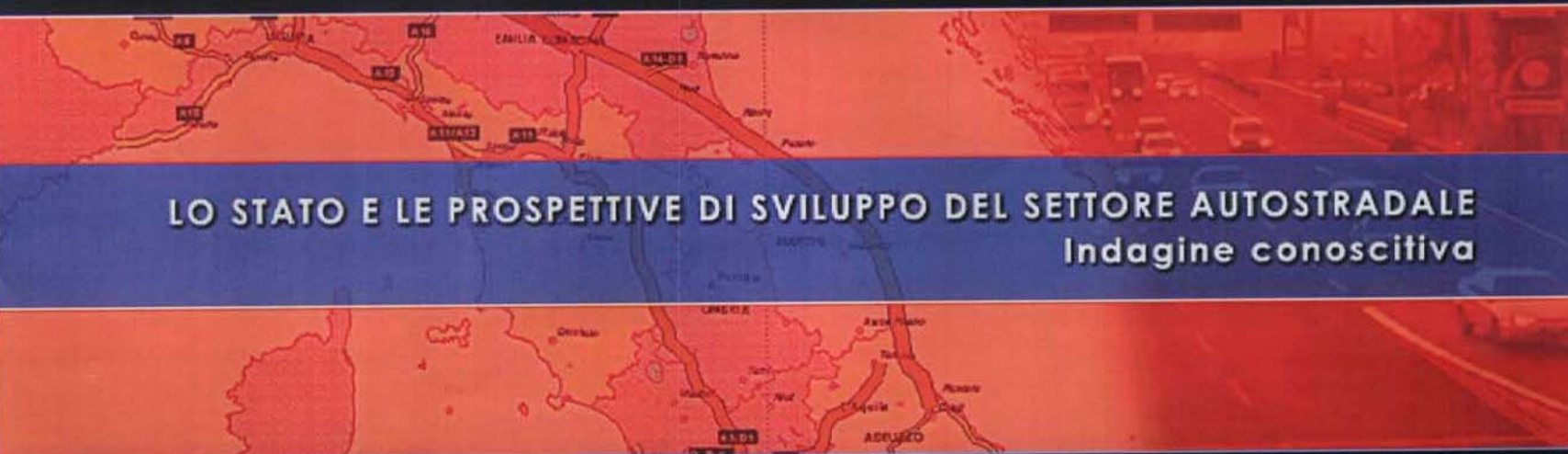
STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

A L L E G A T O



ANAS SpA
Direzione Autostrade e Trafori

Commissioni riunite VIII-Ambiente e Lavori Pubblici e IX-Trasporti



LO STATO E LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL SETTORE AUTOSTRADALE

Indagine conoscitiva

Roma, 27 aprile 2004

copyright ANAS SpA

Premessa

- Il presente documento ha lo scopo di analizzare gli argomenti richiesti nell'indagine conoscitiva sullo stato e sulle prospettive di sviluppo del settore autostradale il cui svolgimento è stato deliberato il 25 Febbraio 2004 dalle Commissioni riunite IX- Trasporti- e VIII-Ambiente e Lavori Pubblici — della Camera dei Deputati.
- Questa presentazione si prefigge di fornire una sintesi dei principali cambiamenti intervenuti nel settore autostradale e delle azioni intraprese dall'ANAS S.p.A. per lo svolgimento della propria missione, nonché lo stato degli investimenti ed il sistema di tariffazione.



Indice

I. La struttura del mercato

- L'estensione della rete
- La domanda di mobilità
- La dotazione infrastrutturale del Paese

II. Lo stato delle convenzioni autostradali

- Le concessionarie autostradali
- Lo stato delle convenzioni con ANAS
- La revisione degli atti convenzionali
- Caratteristiche degli atti convenzionali
- Gli obblighi convenzionali

III. Lo stato di attuazione degli investimenti sulla rete

- Il ruolo dell'Anas nell'attuazione dei programmi di investimento
- L'attuazione dei programmi di investimento
- Il quadro normativo per l'attuazione degli investimenti
- Gli interventi previsti negli atti convenzionali
- Interventi per il miglioramento della sicurezza.
- Progetti esecutivi approvati
- Interventi consegnati 2001-2004
- Interventi ultimati 2001-2003
- Avanzamento degli interventi in corso nel 2004
- Confronto con i valori da Piano Finanziario
- Manutenzioni ordinarie 2002-2003
- Investimenti previsti in Legge Obiettivo
- Interventi in "project financing".

IV. Il sistema di vigilanza e controllo sulle Concessionarie autostradali

- La trasformazione in ANAS S.p.A.
- Le nuove funzioni di ANAS S.p.A.
- L'organizzazione della DAT
- L'organizzazione dell'attività di controllo
- Modalità di svolgimento dell'attività di vigilanza
- Il controllo sull'area tecnica
- Il controllo sull'area economico-finanziaria
- Il controllo dei singoli investimenti
- Lo schema del modello di controllo
- I poteri di vigilanza
- Ipotesi per il miglior esercizio dei poteri di vigilanza

V. I sistemi di tariffazione e pedaggio

- Il sistema tariffario
- Il parametro "x"
- Il parametro "Q"
- La qualità del servizio offerto

VI. Le novità normative e convenzionali

- Le novità normative in ambito tariffario
- Potenziamento dei poteri di vigilanza
- Ipotesi per un miglior esercizio dei poteri di vigilanza
- Le iniziative intraprese da ANAS
- Nuove tecnologie nella gestione della rete



I. LA STRUTTURA DEL MERCATO



I. La struttura del mercato

5

➤ L'estensione attuale della rete autostradale è pari a 6.487,3 km ed è così composta:

- autostrade a pedaggio: 5.563,1 km (in concessione);
- autostrade a libera circolazione: 894,0 km (gestite direttamente da ANAS);
- trafori a pedaggio: 30,2 km (in concessione).

➤ Le autostrade in gestione diretta ANAS sono:

- Grande Raccordo Anulare di Roma
- Autostrada Roma Fiumicino
- Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria
- Autostrada A19 Palermo-Catania
- Autostrada A29 Palermo-Mazara del Vallo.



I. La struttura del mercato

6

La figura evidenzia la rete in esercizio ed in costruzione, al 31/12/2003.

L'estensione della rete (segue)

Rete in esercizio

6.487,3 km

Rete in costruzione

184,7 km

▪ Sarre Monte Bianco	5,3 km
▪ Raccordo Torino - Pinerolo	12,0 km
▪ Portogruaro-Conegliano	8,7 km
▪ Messina-Palermo	41,2 km
▪ Siracusa-Gela	30,2 km
▪ Asti - Cuneo	87,3 km

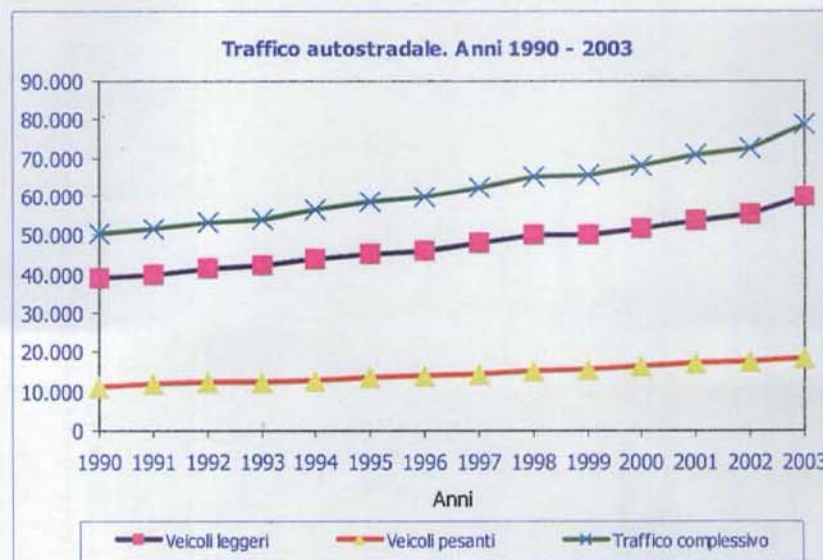


I. La struttura del mercato

7

La domanda di mobilità

- Nel 2003, sono stati complessivamente superati i 78 miliardi di veicoli/km, con i veicoli leggeri che si attestano su oltre 60 miliardi di km percorsi ed i veicoli pesanti che superano la soglia dei 18 miliardi di veicoli/km.
- E cresciuta, quindi, nel 2003 l'intensità del traffico sulla rete che ha visto però, nel recente passato, incrementi della sua estensione non significativi.
- La rappresentazione grafica dell'andamento dei volumi di traffico evidenzia un trend costantemente in crescita che corrisponde ad una domanda di mobilità sempre maggiore.



I. La struttura del mercato

8

➤ Dagli anni 70 ad oggi l'estensione della rete autostradale italiana è passata da 4.000 km. a 6.480 km con un incremento del 62%. Nel corso degli anni, lo sviluppo della rete è proseguito però a ritmi differenti:

- **Anni 70 - 87: +46%**
- **Anni 88 - 02: +16%**

➤ Il volume del traffico autostradale dagli anni 70' ad oggi ha subito un incremento molto più evidente passando da poco più di 10 miliardi di km percorsi ad oltre 70 miliardi di km. L'incremento registrato, superiore al 700%, è così distribuito:

- **Anni 70 - 87: + 390 %**
- **Anni 88 - 02: + 310 %**

➤ I precedenti valori evidenziano che la crescita costante nei volumi di traffico non è stata seguita da una adeguata espansione della rete autostradale determinando una carenza infrastrutturale.

La domanda di mobilità (segue)

TRAFFICO (Milioni di veicoli - Km)			
Anni	Leggeri	Pesanti	Totali
1990	39.203	11.209	50.412
1991	39.814	11.780	51.594
1992	41.314	12.215	53.529
1993	42.216	12.192	54.408
1994	43.940	12.871	56.810
1995	45.290	13.537	58.827
1996	46.217	13.796	60.013
1997	47.920	14.484	62.404
1998	49.998	15.229	65.227
1999	50.031	15.684	65.715
2000	51.740	16.595	68.334
2001	53.888	17.068	70.955
2002	55.308	17.599	72.907
2003	60.157	18.646	78.802

