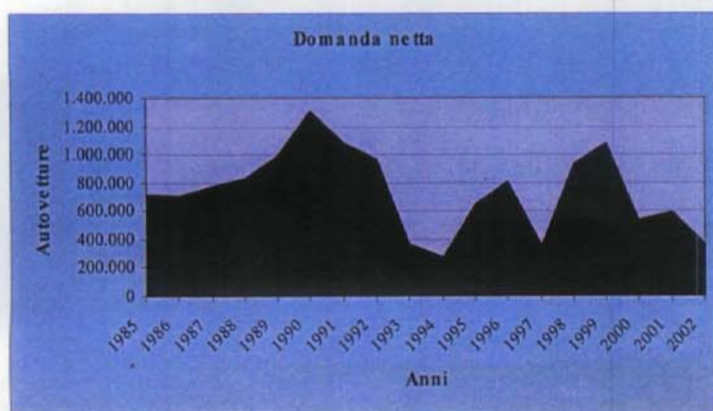


I. La struttura del mercato

9

- Lo sviluppo del traffico trova conferma anche nell'evoluzione del parco autoveicoli il quale, eccezion fatta per alcuni anni di crisi economica, è sempre cresciuto.
- Il numero di prime iscrizioni, nel periodo considerato, ha avuto un andamento sinusoidale, come si evince dal grafico.



La domanda di mobilità (segue)

ANNI	Prime iscrizioni	Domanda di rinnovo	Domanda netta	% rinnovo	% netta
1985	1.653.217	936.600	716.617	56,65	43,35
1986	1.769.191	1.067.404	701.787	60,33	39,67
1987	1.929.568	1.152.816	776.752	59,74	40,26
1988	2.051.445	1.224.894	826.551	59,71	40,29
1989	2.262.097	1.274.323	987.774	56,33	43,67
1990	2.540.597	1.233.931	1.306.666	48,57	51,43
1991	2.305.093	1.225.400	1.079.693	53,16	46,84
1992	2.441.345	1.479.218	962.127	60,59	39,41
1993	1.759.888	1.395.441	364.447	79,29	20,71
1994	1.452.102	1.184.252	267.850	81,55	18,45
1995	1.740.212	1.094.180	646.032	62,88	37,12
1996	1.843.409	1.039.692	803.717	56,4	43,6
1997	2.389.943	2.037.426	352.517	85,25	14,75
1998	2.437.727	1.506.221	931.506	61,79	38,21
1999	2.312.309	1.231.480	1.080.829	53,26	46,74
2000	2.359.674	1.823.466	536.208	77,28	22,72
2001	2.379.980	1.784.711	595.269	74,99	25,01
2002	2.235.957	1.868.462	367.495	83,56	16,44



I. La struttura del mercato

10

La dotazione infrastrutturale del Paese

- A partire dagli anni '70 molti Paesi europei, non dotati di una adeguata rete autostradale, hanno intrapreso consistenti politiche per sviluppare l'infrastruttura, raggiungendo nel tempo posizioni di vantaggio.
- Fatto pari a 100 la dotazione autostradale dei paesi europei negli anni '70, il valore medio attuale risulta pari a 329; il medesimo indice riferito all'Italia è passato invece da 100 a 166. Ciò indica il rallentamento subito rispetto agli altri Paesi UE.

Estensione della rete autostradale nei Paesi europei

Anni	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	A	FIN	S	UK	EU-15
1970	488	184	6.061	11	387	1.553	0	3.913	7	1.209	478	108	403	1.183	16.051
1980	1.203	516	9.225	91	2.008	4.862	0	5.900	44	1.798	938	204	850	2.683	30.454
1990	1.631	601	10.809	190	4.693	6.824	26	6.193	78	2.092	1.445	225	939	3.180	39.242
1995	1.666	796	11.190	420	6.962	8.275	72	6.435	123	2.208	1.596	394	1.262	3.307	45.393
1996	1.674	832	11.246	470	7.295	8.596	80	6.465	115	2.208	1.607	431	1.350	3.344	46.423
1997	1.679	855	11.309	500	7.750	8.864	94	6.469	118	2.336	1.613	444	1.423	3.412	47.663
1998	1.682	873	11.427	500	8.269	9.303	103	6.478	115	2.225	1.613	473	1.439	3.473	49.225
1999	1.691	902	11.515	500	8.893	9.626	103	6.478	115	2.291	1.634	512	1.484	3.579	50.764
2000	1.702	922	11.712	707	9.049	9.766	103	6.478	115	2.289	1.633	549	1.506	3.612	51.625
2001	1.727	953	11.786	742	9.571	9.934	125	6.478	115	2.291	1.645	602	1.529	3.605	52.762

Estensione in km. della rete autostradale. Italia / Eu15

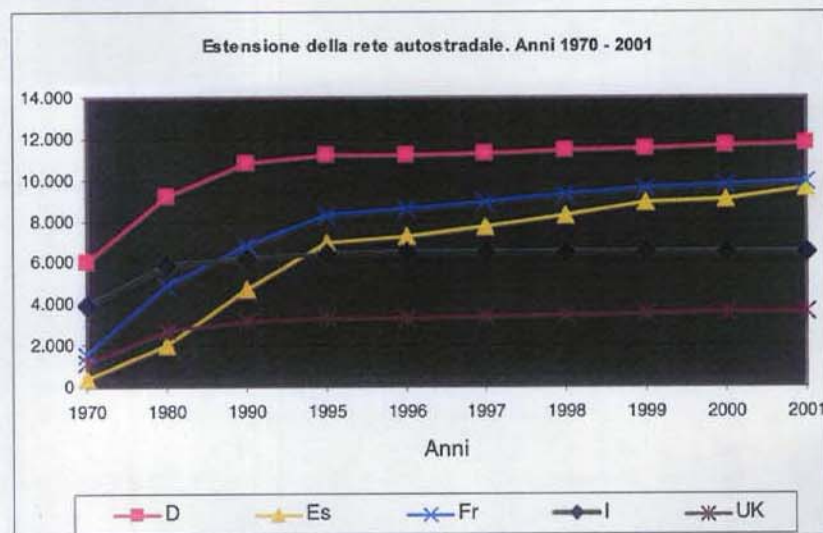


I. La struttura del mercato

11

La dotazione infrastrutturale del Paese

- Il prolungato periodo di stasi nello sviluppo della rete, che trae origine dalla legge n. 492/75 risulta ancora più evidente mediante il raffronto con i tassi di crescita dei principali Paesi europei.
- Verificando il numero di nuovi km. di rete eseguiti in Paesi come Germania, Spagna, Francia e Inghilterra emergono più chiaramente le differenze determinatesi.
- Francia e Spagna, caratterizzate negli anni 70' da un deficit infrastrutturale dispongono oggi di una capillare rete autostradale.



II. LO STATO DELLE CONVENZIONI AUTOSTRADALI



II. Lo stato delle convenzioni autostradali

13

Le concessionarie autostradali

- In Italia, il servizio autostradale è gestito in regime di concessione di costruzione e gestione da **25 società**, differenziate per tipologia ed estensione delle tratte gestite. Tra queste la società Pedemontana Lombarda è titolare della concessione dell'omonima autostrada, attualmente in fase di progettazione.
- Dal punto di vista amministrativo e gestionale, il panorama delle concessionarie autostradali in Italia, è strutturato intorno a **2 grandi Gruppi** societari di natura privata, e in società ad azionariato misto pubblico-privato.
- A seguito dell'emanazione della legge 537/93, che ha affermato la natura privatistica delle società concessionarie, si è assistito ad una progressiva riduzione del ruolo pubblico. Le **tendenze attuali** possono essere sintetizzate in:
 - Privatizzazione (riduzione della presenza pubblica)
 - Diversificazione delle attività (Art. 19 Legge 136/99)
 - Concentrazione (Raggiungimento di strutture adeguate per affrontare la competizione internazionale)
 - Ampliamento del mercato (costruzione di nuove opere)



II. Lo stato delle convenzioni autostradali

14

Lo stato delle convenzioni con ANAS

PROG.	SOCIETÀ CONCESSIONARIA	DATA D'EFFICACIA DELLA CONVENZIONE	SCADENZA CONVENZIONE	AGGIORNAMENTI DEGLI ATTI CONVENZIONALI PREVISTI NEL 2004
1	Autostrada Torino-Ivrea-Val d'Aosta S.p.A.	09/02/2000	31/08/2016	X
2	Autostrade S.p.A. (convenzione originaria)	16/04/1998	31/12/2038	
3	Autovie Venete S.p.A.	11/04/2000	31/03/2017	X
4	Autostrada del Brennero S.p.A.	09/02/2000	31/12/2005	X
5	Autostrada Brescia - Padova S.p.A.	11/04/2000	30/06/2013	X
6	Autostrade Centropadane S.p.A.	31/03/2000	30/09/2011	X
7	Autocamionale della Cisa S.p.A.	11/04/2000	31/12/2010	X
8	Consorzio Autostrade Siciliane	13/07/2001	31/12/2030	
9	Autostrada dei Fiori S.p.A.	09/02/2000	30/11/2011	X
10	Pedemontana Lombarda S.p.A.	-	-	
11	Raccordo Autostradale Val d'Aosta S.p.A.	09/02/2000	31/12/2032	X
12	Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A.	11/04/2000	31/07/2019	X
13	Società Autostrade Meridionali S.p.A.	17/04/2000	31/12/2012	X
14	Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	11/04/2000	31/10/2028	X
15	Società Autostrada Torino-Alessandria-Placenza S.p.A.	17/05/2001	30/06/2017	
16	Società Autostrade Valdostane S.p.A.	03/10/2003	31/12/2032	
17	Autostrada Serravalle MPC S.p.A. (Milano Mare-Milano Tangenziali S.p.A.)	09/02/2000	31/10/2028	X
18	Tangenziale Napoli S.p.A.	17/04/2000	31/12/2037	X
19	Autostrada Torino - Milano S.p.A.	09/02/2000	31/12/2026	X
20	Torino - Savona S.p.A.	17/04/2000	31/12/2038	X
21	Autostrada Venezia - Padova S.p.A.	09/02/2000	30/11/2009	X
22	Strada Dei Parchi	18/07/2002	31/12/2029	
23	Società Italiana Gran San Bernardo S.p.A.	-	70 anni dall'apertura al traffico del traforo	
24	Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A.	-	70 anni dall'apertura al traffico del traforo	
25	Società Italiana Traforo Frejus S.p.A.	-	31/12/2050	

➤ Per La maggioranza delle società concessionarie, i nuovi atti sono divenuti efficaci nel corso dell'anno 2000.

➤ Nell'anno 2003 si sono perfezionati e resi vigenti gli atti convenzionali relativi alle società:

- SITAF S.p.a.
- SAV S.p.a.

➤ Nel 2004 è previsto l'aggiornamento delle convenzioni e dei relativi Piani finanziari per 16 società concessionarie.

➤ Questa circostanza rappresenta un'occasione per programmare ulteriori interventi d'adeguamento della rete autostradale.



II. Lo stato delle convenzioni autostradali

15

La revisione degli atti convenzionali

- A seguito di procedure di gara o ai sensi dell'Art. 12 della convenzione vigente, l'Anas ha stipulato nuovi atti convenzionali i quali non risultano ancora efficaci per il mancato perfezionamento delle procedure di approvazione.

SOCIETA' CONCESSIONARIA	ATTO	DATA DI STIPULA	STATO
Autostrade per l'Italia S.p.A.	IV atto agg. alla convenzione del 1997	23/12/2002	Attesa registrazione della corte dei Conti
Autovie Venete S.p.a	Atto aggiuntivo per realizzazione Passante di Mestre	31/10/2002	Attesa Decreto Interministeriale d'approvazione
Autostrada Venezia - Padova S.p.a.	Atto aggiuntivo per realizzazione Passante di Mestre	31/10/2002	Attesa Decreto Interministeriale d'approvazione
Autostrada Torino - Milano S.p.a.(A4)	Atto aggiuntivo per accessibilità al nuovo Polo fieristico di Milano	11/06/2003	Attesa Decreto Interministeriale d'approvazione
Milano Mare - Milano Tangenziali S.p.a.	Atto aggiuntivo per accessibilità al nuovo Polo fieristico di Milano	11/06/2003	Attesa Decreto Interministeriale d'approvazione
Brebemi S.p.a.	Nuova autostrada Milano - Bergamo - Brescia	24/07/2003	Attesa Decreto Interministeriale d'approvazione



II. Lo stato delle convenzioni autostradali

16

Caratteristiche degli atti convenzionali

- Lo schema tipo di convenzione applicato alle società concessionarie recepisce i **principi** delineati dalla legge di settore 498/92:
 - ruolo privato dei concessionari;
 - natura contrattuale del rapporto concessorio;
 - attività di vigilanza all'Anas;
 - poteri approvativi ai Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e Economia e Finanze.
- A fronte di un ampio ed eterogeneo insieme di obblighi, lo schema convenzionale non prevede un **sistema sanzionatorio** altrettanto completo e dettagliato.
- **Le misure** concesse dal testo convenzionale prevedono due mezzi specifici da applicare in caso di inadempimenti o discordanze con i valori del Piano Finanziario:
 - la revoca della concessione (Art.24) in caso di grave e perdurante inadempienza.
 - la richiesta (Art. 12), per cause di forza maggiore, di un nuovo Piano finanziario e la conseguente revisione delle condizioni.



II. Lo stato delle convenzioni autostradali

17

Gli obblighi convenzionali

➤ L'Art. 3 prevede numerosi obblighi da parte delle società concessionarie sintetizzati:

- gestione tecnica delle infrastrutture. oggetto della concessione, in condizioni di equilibrio economico - finanziario;
- mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse;
- progettazione ed esecuzione degli interventi secondo l'ordine stabilito nel piano finanziario;
- presentare all'esame del Concedente il programma dei lavori di ordinaria manutenzione che si intende eseguire nell'anno successivo;
- presentare al Concedente, per l'approvazione, i progetti di manutenzione straordinaria, intendendo per tali tutti quegli interventi non ricadenti nei lavori di ordinaria manutenzione;
- aggiornamento della contabilità generale secondo le prescrizioni delle norme in vigore, alla tenuta della contabilità analitica per ciascuna tratta autostradale oggetto di concessione relativa ai costi e ricavi inerenti alla stessa; nonché alla tenuta ed all'aggiornamento della contabilità dei costi concernente la realizzazione di ciascuno degli interventi di adeguamento e completamento;
- tenuta della contabilità analitica per ogni altra attività consentita dalle vigenti disposizioni eventualmente svolta;
- effettuare la valutazione, ai sensi dell'art. 2426, n. 4, codice civile, di ciascuna immobilizzazione, consistente in partecipazioni in imprese controllanti, controllate e collegate, ai sensi dell'art. 2359 del Codice Civile, fornendo in apposito paragrafo della nota integrativa del Bilancio di esercizio le informazioni sui costi, sui ricavi e sugli investimenti, ivi comprese quelle inerenti alla struttura organizzativa del concessionario medesimo, concernenti le operazioni intercorse fra le società controllanti, le controllanti di queste ultime e le imprese controllate e collegate.
- invio su richiesta del Concedente, delle informazioni sulle attività oggetto della concessione, sui loro costi e ricavi, e sui rapporti di controllo e collegamento del Concessionario medesimo con altri soggetti;
- alla scadenza del periodo della concessione, il Concessionario provvede al trasferimento in proprietà al Concedente delle autostrade assentite in concessione, nonché delle relative pertinenze, a titolo gratuito ed in buono stato di conservazione.



III. LO STATO DI ATTUAZIONE DEGLI INVESTIMENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE



III. Lo stato di attuazione degli investimenti sulla rete autostradale

19

Il Ruolo dell'Anas nell'attuazione dei programmi di investimento

- Con la revisione delle convenzioni ai sensi dell'Art. 11 della legge 498/92 le società concessionarie autostradali hanno assunto l'impegno di realizzare una serie di opere necessarie ad adeguare e modernizzare la rete in concessione in un quadro di compatibilità economico - finanziarie e nell'ottica di adeguare la dotazione infrastrutturale del Paese agli standard europei.
- La DAT, mantenendo l'alta sorveglianza sull'intero comparto delle autostrade ricopre un ruolo strategico di coordinamento per gli investimenti in corso e quelli in programma necessari all'ammodernamento della rete che, nel prossimo futuro contribuiranno per lo sviluppo del Paese.
- Gli interventi inseriti nei programmi d'investimento non risultano finalizzati ad un mero sviluppo in senso estensivo della rete ma tendono a razionalizzare l'uso ed ad eliminare situazioni di disagio in contesti particolari, come quelli urbani ed extra urbani dove le autostrade, a causa del rapido sviluppo delle aree abitate, risultano incompatibili con le attuali destinazioni.



III. Lo stato di attuazione degli investimenti sulla rete autostradale

20

L'attuazione dei programmi di investimento

- Tenuto conto che su un'estensione complessiva della rete autostradale di 6.488 km oltre 5.500 km. (l'85%) sono gestiti in concessione, si può agevolmente comprendere come le attività d'investimento previste dalle società concessionarie ricoprano un ruolo fondamentale per lo sviluppo dell'intera rete autostradale.
- Nell'attuazione dei programmi d'investimento, da parte delle concessionarie autostradali si possono individuare **elementi di criticità** riferibili a differenti circostanze. Le fattispecie più ricorrenti sono rappresentate da :
 - maggiori tempi per il perfezionamento degli atti convenzionali;
 - dilazioni nei tempi nell'approvazione dei progetti da parte degli Enti e Amministrazioni preposte;
 - contenziosi in sede d'affidamento lavori;
 - contenziosi in corso d'esecuzione lavori.
- L'Anas, consapevole di dover imprimere una forte accelerazione alle attività esecutive, ha posto in essere molteplici misure per il superamento delle criticità confermate dall'incremento nel numero dei progetti approvati, delle percentuali d'avanzamento lavori, dai lavori consegnati (intesi come lavori per i quali si è proceduto all'apertura del cantiere, con relativo atto formale).



III. Lo stato di attuazione degli investimenti sulla rete autostradale

21

Il quadro normativo per l'attuazione degli investimenti

- Le recenti innovazioni del quadro operativo e regolamentare risultano coerenti con la nuova missione dell'Anas e rappresentano una *concreta risposta per il superamento delle criticità evidenziate in sede di realizzazione delle opere pubbliche*

LEGGE 443/2001 (legge Obiettivo)

- Stabilisce un iter approvativo semplificato dei progetti assicurando maggiore certezza nei tempi

PROGRAMMA DELLE GRANDI OPERE STRATEGICHE (Delibera Cipe n. 121/2001e seg.)

- Individua un elenco di opere prioritarie, di rilevanza strategica per il Paese, su quale concentrare risorse pubbliche e private

NUOVA REGOLAMENTAZIONE DEL PROJECT FINANCING (Art. 37bis legge 109/94)

- Favorisce la partecipazione dei soggetti privati alle fasi di realizzazione e gestione delle opere riducendo al contempo l'esigenza di finanziamenti pubblici

DISCIPLINA DEL GENERAL CONTRACTOR (Art. 6 comma 1 Legge 190/2002)

- Consente, mediante un'obbligazione di risultato, di prevenire le più comuni cause di contenzioso



III. Lo stato di attuazione degli investimenti sulla rete autostradale

22

Gli interventi previsti negli atti convenzionali

- Gli interventi inseriti nei Piani finanziari allegati alle convenzioni vigenti ed in corso di revisione possono ricondursi a differenti tipologie :
- Potenziamento delle attività connesse alla sicurezza e qualità del servizio
 - Adeguamento e potenziamento infrastrutturale
 - Interventi di miglioramento e rinnovo della rete;
 - Interventi di manutenzione straordinaria
 - Interventi di manutenzione ordinaria



III. Lo stato di attuazione degli investimenti sulla rete autostradale

23

Gli interventi previsti negli atti convenzionali

Le finalità

- Le opere in corso e quelle programmate consentono il perseguimento di significativi obiettivi nella politica di trasporto:
 - Assicurare all'autostrada tutti i correttivi ritenuti necessari ed indispensabili per migliorare la sicurezza verso l'utenza autostradale ed elevare il livello di servizio;
 - Migliorare la funzionalità e la fluidità dell'autostrada eliminando ogni forma di incongruenza tecnica con opere di adeguamento introducendo anche opere di interconnessione diretta tra le autostrade intersecanti;
 - Potenziare e migliorare la viabilità d'adduzione, di raccordo e di allacciamento all'autostrada con particolare riferimento ai grandi nodi delle aree metropolitane (Genova, Venezia, Bologna, Milano ...)
 - Inserire tutte le innovazioni gestionali atte a migliorare il servizio reso all'utenza;
 - Prevedere un piano manutentorio adeguato al mantenimento di un'elevata efficienza dell'autostrada.

L'ammontare delle opere

- Il valore degli interventi di adeguamento autostradale previsto in attuazione delle convenzioni vigenti ammonta a complessive **15.661,616 Meuro**, per il periodo 2003 - 2005 ammonta a **9.244,939 Meuro**, pari ad oltre il 50% dei valori complessivi indicati nei rispettivi piani. Tale importo non considera gli interventi di ordinaria manutenzione né le nuove iniziative.



III. Lo stato di attuazione degli investimenti sulla rete autostradale

24

Gli interventi per il miglioramento della sicurezza

➤ Gli interventi inseriti nei programmi d'investimento e in **avanzato stato d'esecuzione** oltre a rispondere alle disposizioni derivanti dagli ultimi provvedimenti normativi riguardanti specificamente la sicurezza nelle gallerie e sui viadotti risultano in linea con gli obiettivi sulla sicurezza perseguiti dall'Anas. Tali interventi, sovrapposti con le opere di ammodernamento ed incremento della qualità, sono rappresentati da misure di tipo gestionale e infrastrutturale.

➤ La tipologia degli interventi rivolti alla sicurezza

➤ Adeguamenti strutturali

- Progressiva sostituzione delle barriere di sicurezza con elementi più performanti
- Ripristino e protezione degli elementi portanti
- Posa di asfalto di tipo drenante fonoassorbente
- Riduzione dei varchi nello spartitraffico centrale
- Adeguamento degli impianti di illuminazione in galleria
- Potenziamento degli impianti di illuminazione
- Installazione di reti di protezione su ponti e viadotti

➤ Misure gestionali

- Sollecitazione agli utenti in ordine al rispetto delle norme sulla circolazione
- Standardizzazione della segnaletica
- Vigilanza dell'autostrada con mezzi attrezzati
- Maggior impiego degli ausiliari del traffico
- Attività di monitoraggio per l'individuazione di "punti critici"

