

IV. Il sistema di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali

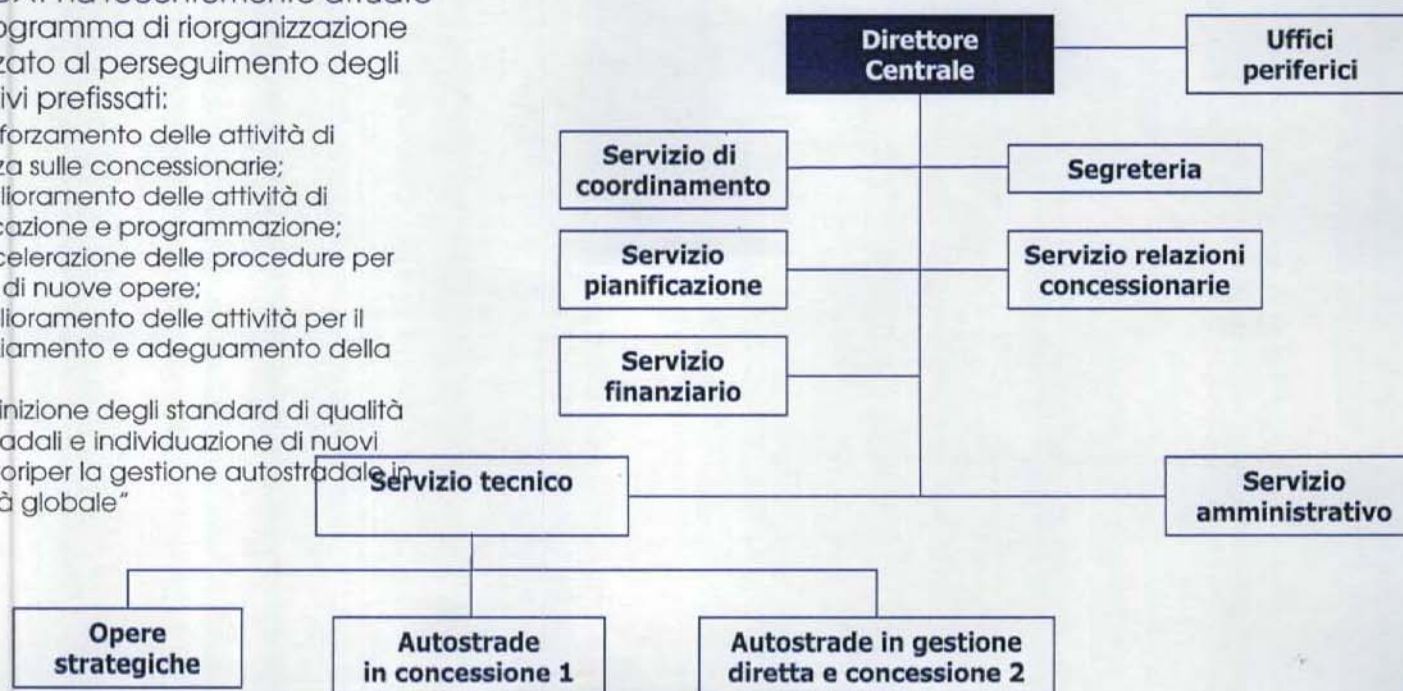
41

L'organizzazione della DAT

➤ Tutte le attività di vigilanza e di controllo sulle Concessionarie autostradali sono esercitate dall'ANAS attraverso un'apposita Direzione Centrale: Direzione Autostrade e Trafori (DAT). La Direzione è composta dalla Sede Centrale e da Uffici periferici ripartiti sul territorio.

➤ La DAT ha recentemente attuato un programma di riorganizzazione finalizzato al perseguimento degli obiettivi prefissati:

- Rafforzamento delle attività di vigilanza sulle concessionarie;
- Miglioramento delle attività di pianificazione e programmazione;
- Accelerazione delle procedure per l'avvio di nuove opere;
- Miglioramento delle attività per il potenziamento e adeguamento della rete
- Definizione degli standard di qualità autostradali e individuazione di nuovi indicatori per la gestione autostradale in "qualità globale"



IV. Il sistema di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali

42

L'organizzazione dell'attività di controllo

- Il controllo dell'area tecnica sull'attività delle Concessionarie è esercitato dall'ANAS sia attraverso gli Uffici di sede, sia attraverso gli Uffici Periferici dedicati alle Autostrade e competenti per specifiche aree territoriali.
- Agli Uffici Periferici sono assegnate specifiche competenze di vigilanza sulla regolarità del servizio autostradale che esercitano mediante continui sopralluoghi e contatti diretti con le centrali operative delle concessionarie.
- Le **competenze degli uffici periferici** possono essere sintetizzate in:
 - istruttoria delle perizie di variante sui lavori oggetto di concessione
 - vigilanza sui lavori
 - verifica del livello qualitativo dei traccati e dell'attuazione dei programmi di manutenzione
 - ricognizioni rivolte alla verifica del grado di sicurezza della circolazione
 - rilascio di autorizzazioni per concessioni e partecipazioni a riunioni e conferenze dei servizi.
- ***I nuovi uffici autostradali***

Al fine di potenziare le attività di presidio del territorio è prevista la costituzione di *nuovi Uffici autostradali* ai quali saranno attribuite competenze per il potenziamento delle attività di controllo e presidio del territorio

 - Ufficio di Genova (1.756,11 Km.)
 - Ufficio di Bologna (2.012,00 km.)
 - Ufficio di Roma (1.756,11 km.)
 - Ufficio di Cosenza (441,00 km.)
 - Ufficio di Palermo (741,00 km.)



IV. Il sistema di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali

43

Modalità di svolgimento dell'attività di vigilanza

- L'attività di vigilanza sulle società Concessionarie autostradali è articolata in un'ampia serie di verifiche, predisposte secondo differenti modalità e tempi, relative ad analisi di carattere tecnico, economico e finanziario e finalizzata a verificare il rispetto degli obblighi normativi e convenzionali.
- Attraverso la raccolta dei dati e la loro aggregazione ed effettuando riscontri, controlli e verifiche, la DAT dispone di informazioni sui principali aspetti delle società Concessionarie autostradali legati:
 - alla gestione tecnica dell'infrastruttura;
 - al mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse;
 - al miglioramento del servizio;
 - allo stato d'attuazione del programma degli investimenti e la corrispondenza delle risultanze economiche e finanziarie ai valori indicati nel Piano finanziario;
 - alle misure di implementazione degli standard di sicurezza, servizio ed informazione.
- In tale ambito, l'ANAS può:
 - Accedere agli atti presso le sedi delle società concessionarie, visitare i lavori sul posto, controllare i risultati di prove, esperimenti, misurazioni e saggi;
 - Compulsare la documentazione contabile della società Concessionaria nonché le risultanze economiche, finanziarie e patrimoniali.



IV. Il sistema di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali

44

Il controllo sull'area tecnica

➤ Il modello di controllo dell'*area tecnica* e gestionale ha per oggetto gli investimenti e le manutenzioni straordinarie effettuate dalle Concessionarie.

➤ Le attività di controllo di ANAS sono principalmente rappresentate da:

- Vigilanza sulla rete autostradale e sulle modalità di svolgimento del servizio
- approvazione dei progetti definitivi ed esecutivi (inclusi quelli di manutenzione straordinaria) e delle eventuali varianti. (art. 16, co.11 Convenzione);
- verifica e collaudo delle opere al completamento dei lavori (art. 20 Convenzione);
- vigilanza sulla corretta esecuzione degli interventi (nuove opere ed adeguamenti ed interventi di manutenzione straordinaria e ripristini) rispetto ai progetti approvati (art.21 Convenzione). Tale vigilanza implica anche la redazione da parte di ANAS di un prospetto di monitoraggio dei lavori (importo complessivo autorizzato, importo netto, % ribasso, data inizio lavori, data di ultimazione prevista, % di avanzamento reale).

➤ Gli obiettivi

Gli obiettivi dell'attività di controllo sono incentrati sui seguenti fattori:

- Gestione tecnica e mantenimento della funzionalità dell'infrastruttura
- Monitoraggio fabbisogni della rete
- Verifica dei Programmi annuali
- Monitoraggio esecuzione e consuntivazione



IV. Il sistema di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali

45

Il controllo sull'area economico-finanziaria

➤ Il modello di controllo dell'*area economico finanziaria* è basato sul raggiungimento dell'obiettivo di vigilanza esercitata dalla DAT sulle concessionarie in termini di attuazione dei piani finanziari e di processo di revisione tariffaria (price - cap).

Attuazione dei piani finanziari

- Gestione tecnica delle infrastrutture oggetto della concessione in condizioni di equilibrio economico-finanziario (Equilibrio economico-finanziario).
- Progettazione ed esecuzione a regola d'arte degli interventi secondo l'ordine definito nel Piano Finanziario (Investimenti e Manutenzione Straordinaria).
- Mantenimento della funzionalità delle infrastrutture oggetto della concessione attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse (Manutenzioni Ordinarie).

Processo di revisione tariffaria

- Livello di produttività per concessionaria tenuto conto della variazione di produttività attesa nel settore e della remunerazione del capitale investito (Produttività)
- Livello di qualità del servizio reso all'utenza (Qualità del servizio)



IV. Il sistema di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali

46

Il controllo sull'area economico-finanziaria

- Il controllo preventivo si sostanzia prevalentemente nell'analisi istruttoria dei piani finanziari, i quali rappresentano il documento contabile che raggruppa le principali variabili economiche riferibili alla società.
- I controlli di carattere consuntivo sono costituiti prevalentemente dai controlli dei bilanci di esercizio e delle scritture contabili e dalla verifica del rispetto della normativa vigente.
- Al fine di dotare l'Ente Concedente di maggiori strumenti di vigilanza sulle società Concessionarie autostradali, inoltre, il legislatore ha disposto con la legge 287/71 la presenza, nel Collegio Sindacale delle società di un membro di nomina ANAS.
- Il collegio dei sindaci vigila sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione da parte della società. Inoltre, controlla l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della società e il suo concreto funzionamento.



IV. Il sistema di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali

47

Il controllo dei singoli investimenti

- Tutti i progetti inseriti nel piano d'investimento delle società concessionarie, per essere attuati, devono preliminarmente essere approvati dall'Anas.

L'atto d'approvazione risulta il momento terminare di un articolato iter valutativo che tiene conto dell'aspetto tecnico economico, ambientale, sociale, programmatico.

Fasi istruttorie nell'esecuzione di interventi autostradali (riferibili a Anas)

- 1) *Individuazione dell'intervento*
- 2) *Redazione dello studio di prefattibilità tecnica*
- 3) *Analisi trasportistica – Socio economica – Finanziaria*
- 4) *Redazione dello studio di fattibilità*
- 5) *Verifica dello studio di fattibilità*
- 6) *Inserimento nella programmazione*
- 7) *Redazione del progetto preliminare*
- 8) *Verifica del progetto preliminare*
- 9) *Inserimento dell'investimento negli atti convenzionali*
- 10) *Redazione del Piano economico – Finanziario*
- 11) *Verifica del Piano finanziario*
- 12) *Stipula e approvazione dell'Atto convenzionale*



IV. Il sistema di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali

48

Il controllo dei singoli investimenti

(Segue)

Fasi istruttorie nell'esecuzione di interventi autostradali

- 13) *Monitoraggio del Piano finanziario*
- 14) Redazione progetto definitivo e SIA
- 15) *Validazione tecnica del progetto*
- 16) Conferenza dei servizi
- 17) *Verifica del progetto definitivo*
- 18) *Approvazione del progetto definitivo*
- 19) Avvio espropriazioni ed eliminazione impedimenti
- 20) Redazione progetto esecutivo
- 21) *Verifica del progetto esecutivo*
- 22) *Approvazione del progetto esecutivo*
- 23) Appalto dei lavori
- 24) *Nomina commissione di collaudo*
- 25) Consegna dei lavori
- 26) *Monitoraggio dei lavori*
- 27) *Alta sorveglianza del lavoro*
- 28) Ultimazione del lavoro
- 29) *Collaudo di agibilità dell'intervento*
- 30) Apertura al traffico
- 31) Collaudo definitivo del lavoro
- 32) *Approvazione del collaudo*



IV. Il sistema di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali

49

Lo schema del modello di controllo

► Il modello di controllo può essere sintetizzato nella seguente figura.



IV. Il sistema di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali

50

I poteri di vigilanza

- Per non far ricadere sugli utenti le inefficienze operative nonché gli effetti economici e finanziari che dovessero eventualmente derivare dallo svolgimento di attività differenti da quella principale, l'Anas tramite la DAT ha ritenuto opportuno richiamare l'attenzione delle società su alcuni aspetti rilevanti del rapporto convenzionale in essere fornendo i necessari chiarimenti ed diramando la **circolare 5442/2000**.
- Con la suddetta circolare è stato possibile riorganizzare l'attività indirizzata all'acquisizione dei dati contabili indispensabili al fine di esercitare un incisivo controllo e monitoraggio sulle principali variabili che caratterizzano le società concessionarie quali l'andamento di costi operativi, il rispetto del programma degli investimenti, il costo del servizio offerto, il grado di efficienza operativa ed i recuperi di produttività consuntivati.
- I dati trasmessi all'Anas assumono particolare rilievo in merito sia alla definizione degli standard di efficienza settoriale, cui devono tendere le società meno efficienti, e quindi nella determinazione del parametro "X" della formula del Price - cap stabilita dalla Delibera Cipe 20.12.1996 che nell'affinamento ed attendibilità degli studi di fattibilità economico - finanziaria per la realizzazione e gestione di nuove infrastrutture autostradali.



V. I SISTEMI DI TARIFFAZIONE E PEDAGGIO



Il sistema tariffario nel settore autostradale

- In attuazione della Delibera CIPE del 20 Dicembre 1996, le tariffe di pedaggio autostradale sono adeguate annualmente sulla base della seguente formula, nota come "formula del price cap":

$$\Delta t \leq \Delta p - X \beta \Delta Q$$

nella quale:

- Δt indica la variazione ponderata della tariffa;
 - ΔP rappresenta il tasso d'inflazione programmato risultante dall'ultimo D.P.E.F.;
 - il parametro X esprime il tasso di produttività attesa;
 - il valore ΔQ misura la variazione percentuale della qualità del servizio;
 - β è un coefficiente positivo che assume valori variabili secondo la fascia di qualità conseguita.
- La formula di revisione tariffaria stabilisce che la variazione annua media delle tariffe autostradali non può essere superiore all'inflazione programmata ridotta, a sua volta, del parametro "X" legato al livello della produttività attesa, ed incrementata di una percentuale che esprime la variazione della qualità del servizio autostradale.



V. I sistemi di tariffazione e pedaggio

53

Il parametro "X"

- Il parametro "X" è calcolato dalle singole Concessionarie sulla base di valutazioni relative a:
- *congrua remunerazione del capitale*: il riferimento è alla media dei 5 anni precedenti del rapporto tra il risultato operativo ed attività nette operative (ROI)*;
 - *investimenti futuri*: la "X" dovrà essere fissata in modo da garantire una congrua remunerazione al capitale investito comprensivo dei nuovi investimenti;
 - *obiettivi di variazione di produttività*: il riferimento è ad alcuni indicatori di produttività standard, calcolati per il settore e per singola concessionaria, commisurati ai costi operativi ed ai veicoli/km consuntivati negli ultimi 5 anni e che tengono conto dell'aumento del traffico al fine di considerare i maggiori costi operativi.
- Relativamente a tale parametro, ANAS effettua un controllo sulla corretta applicazione della formula da parte delle Concessionarie e ne fissa il valore, ogni 5 anni, fino alla scadenza della concessione.

*L'art.21 del DL 24/12/2003 n°355 dispone che tale remunerazione sia calcolata sulla base di un ritorno sul capitale investito addizionale pari al WACC (Costo medio ponderato delle fonti di finanziamento).



Il parametro "Q"

➤ Il parametro "Q"

L'indicatore di qualità "Q" nella formula del Price – cap rappresenta una misura obiettiva del livello di servizio reso all'utenza autostradale.

Nelle more della definizione più compiuta di tale indicatore, che incorpori gli aspetti relativi alla sicurezza del servizio, al suo comfort, ai tempi di percorrenza, alla presenza e qualità dei servizi accessori alle implicazioni del servizio sotto il profilo ambientale, la qualità "Q" della rete autostradale è basata sulla misura di indicatori di performance obiettivi e facilmente misurabili al momento.

La misurazione della qualità avviene attualmente attraverso due indicatori:

- Indicatore di stato strutturale della pavimentazione **"Ipav"** che considera la rugosità e la regolarità del tracciato in quanto rappresentative della sovrastruttura di maggior consumo, massimamente legata alla sicurezza tecnica ed al comfort di viaggio;
- Indicatore di incidentalità **"Is"** che misura indirettamente i risultati complessivi dello stato dell'infrastruttura e della sua gestione in quanto si basa sul Tasso d'incidentalità globale



Il parametro "Q"

➤ Il controllo del parametro "Q"

Il controllo sulla corretta applicazione della formula da parte delle Concessionarie relativamente al parametro "Q", si struttura attraverso passaggi successivi, come descritto di seguito.

Supervisione ANAS alle operazioni di rilievo

- In occasione dell'esecuzione dei rilievi delle caratteristiche tecniche delle pavimentazioni, gli ispettori compiono controlli tecnici su macchine e modalità di rilievo per verificare la corretta esecuzione delle misure.

Verifiche "in situ" dei dati

- L'attività di acquisizione e verifica dei dati forniti prevede anche controlli "in situ" da parte di ANAS.
- Il programma di verifica è di norma mirato a validare i set di dati forniti da ciascuna Concessionaria. Le verifiche sono eseguite, per conto e su indicazione della DAT, dal laboratorio ANAS di Cesano. Le verifiche sono svolte a campione tramite rilievi sia contestuali sia autonomi.

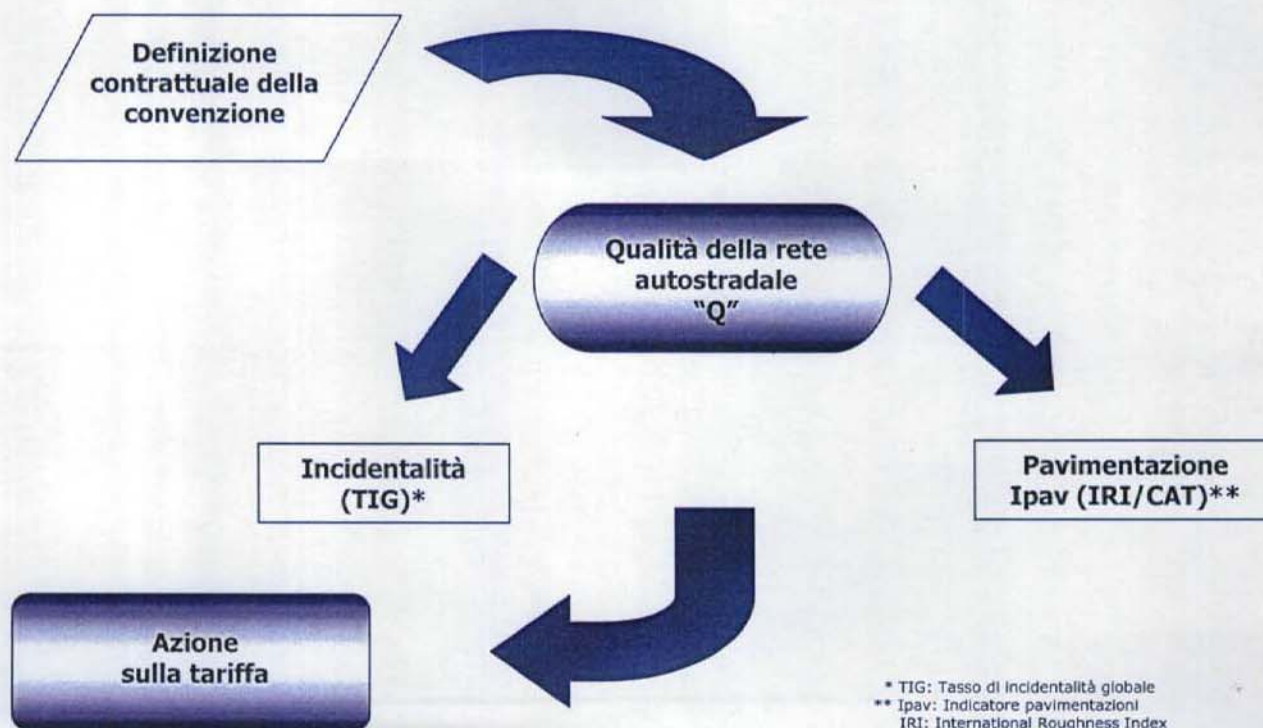
Verifica e comparazione dei dati

- I dati necessari per la determinazione degli indicatori che saranno oggetto di verifica e confronto devono essere acquisiti dalle Concessionarie entro il 30 giugno di ogni anno e trasmessi ad ANAS entro il 30 luglio (dati tecnici) ed entro il 30 settembre (dati di traffico ed incidentalità).



Il parametro "Q"

- Il processo di controllo sulla corretta applicazione della formula da parte delle Concessionarie relativamente al parametro "Q" può essere schematizzato come segue:



* TIG: Tasso di Incidentalità globale
** Ipav: Indicatore pavimentazioni
IRI: International Roughness Index
CAT: Coefficiente di aderenza trasversale

