



**CAMERA DEI DEPUTATI  
COMMISSIONE VIII**

***INDAGINE CONOSCITIVA IN MATERIA DI  
CONCESSIONI AUTOSTRADALI***

**AUDIZIONE AISCAT**

## **INDICE**

1.	INTRODUZIONE E PRESENTAZIONE DEL SETTORE.....	1
2.	CRITICITA' DEL SETTORE CHE DEVONO ESSERE SUPERATE .....	10
3.	BENEFICI CONSEGUENTI AGLI INVESTIMENTI .....	1314
4.	SCENARIO CONTROFATTUALE .....	1415
5.	POSIZIONE AISCAT SULL'ART. 5.....	1617
6.	IL PIANO DI RILANCIO IN FRANCIA APPROVATO DALLA COMMISSIONE EUROPEA.....	1719
7.	CONSIDERAZIONI FINALI.....	1921

## 1. INTRODUZIONE E PRESENTAZIONE DEL SETTORE

### Chi è l'AISCAT

L'Associazione rappresenta il mondo delle autostrade e dei trafori a pedaggio. Al suo interno sono rappresentate, quali associate effettive, tutte le 27 società concessionarie a pedaggio oggi in esercizio in Italia (Tabella 1).

**Tabella 1 – Società concessionarie aderenti a Aiscat**

<b>ASSOCIATE EFFETTIVE AISCAT SOCIETA'</b>	<b>KM DI RETE</b>
1 ATIVA SpA	155,8
2 Autostrade per l'Italia SpA	2.854,60
3 Autostrada del Brennero SpA	314
4 Autostrada Brescia – Verona – Vicenza – Padova SpA	189
5 Autostrade Centro Padane SpA	105,5
6 Autocamionale della Cisa SpA	101
7 Autostrada dei Fiori SpA	113,3
8 CAS – Consorzio per le Autostrade Siciliane SpA	298,4
9 Autovie Venete SpA	209,9
10 Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA	179,1
11 Tangenziale di Napoli SpA	20,2
12 RAV – Raccordo Autostradale Valle d'Aosta SpA	32,4
13 SALT – Società Autostrada Ligure Toscana SpA	154,9
14 SAT – Società Autostrada Tirrenica SpA	40
15 SAM – Società Autostrade Meridionali SpA	51,6
16 SATAP A4 e A21	291,9
17 SAV – Società Autostrade Valdostane SpA	67,4
18 SITAF – Società Traforo del Frejus SpA	82,5
19 Autostrada Torino – Savona SpA	130,9
20 SITMB – Società Italiana Traforo del Monte Bianco SpA	5,8
21 SITRASB – Società Italiana Traforo del Gran San Bernardo SpA	12,8
22 Strada dei Parchi SpA	281,4
23 Società Autostrada Asti – Cuneo SpA	55,7
24 CAV – Concessioni Autostradale Venete SpA	74,1
25 Pedemontana Lombarda SpA (in costruzione)	87
26 BREBEMI – Brescia – Bergamo - Milano (in costruzione)	62,1
27 TEM – Tangenziale Esterna Milano SpA (in costruzione)	32
<b>TOTALE</b>	<b>6003,30</b>

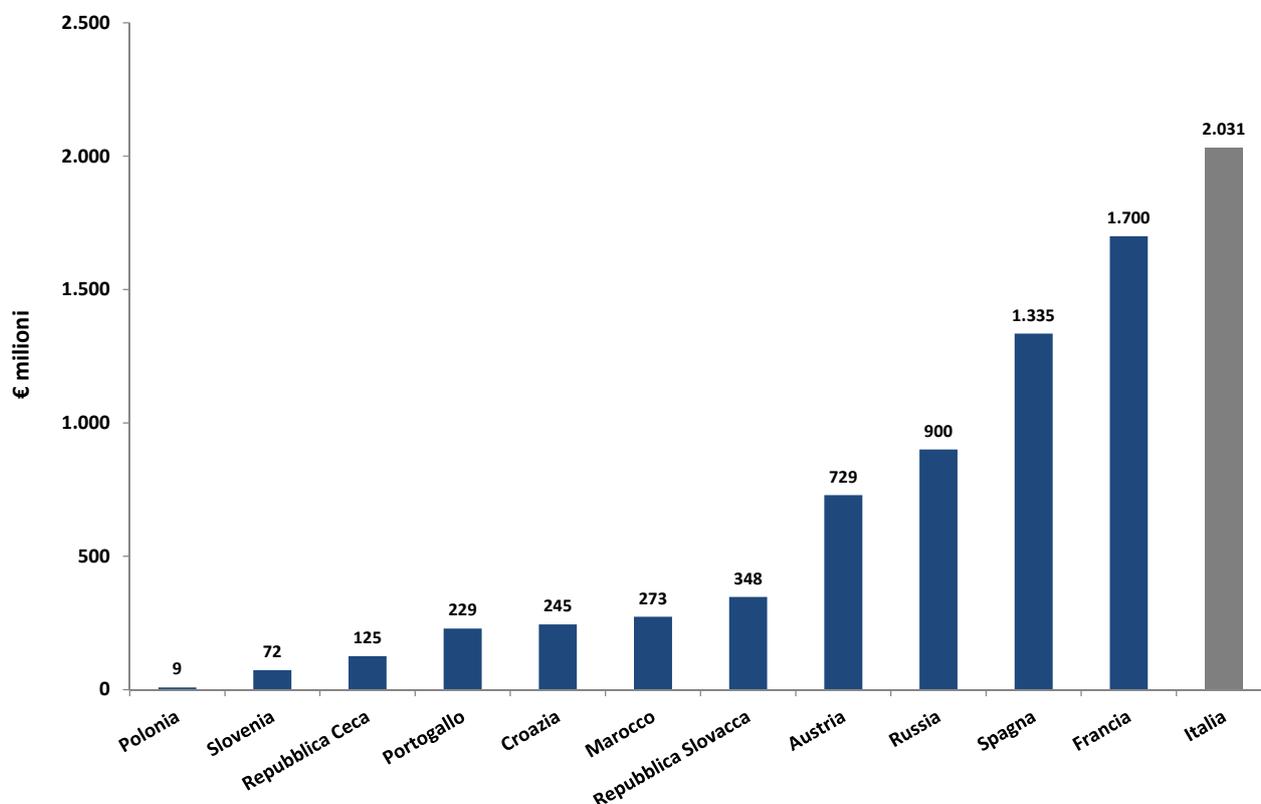
### La rete autostradale a pedaggio

La rete autostradale italiana è pari a circa 7.400 Km, di cui quasi 6.800 Km in esercizio, e su di essa transita circa il 90% del trasporto merci via terra e il 25% della mobilità nazionale. La maggior parte della rete (circa 6.000 Km) è affidata in gestione a società concessionarie, la parte rimanente è gestita direttamente da ANAS. La rete autostradale include grandi opere d'arte, 1.555 ponti e viadotti di lunghezza superiore a 100 metri e 635 gallerie di analoga lunghezza.

Le società concessionarie hanno personale altamente qualificato, per la gestione delle tratte autostradali e la realizzazione degli investimenti necessari: impiegano complessivamente circa 14.000 persone di cui circa 6.000 con funzioni prettamente operative, ed hanno in corso numerose investimenti per ampliare ulteriormente la rete a beneficio dell'utenza. Nuove tratte autostradali verranno realizzate dalle iniziative di *project financing* promosse con nuovi bandi di gara (Campogalliano-Sassuolo; Ferrara-Porto Garibaldi; Corridoio Caianello-Benevento; Ragusa-Catania. ecc.).

La spesa complessiva per investimenti sostenuta nel periodo 2008 - 2013 è stata pari a circa 11,2 miliardi di euro. Nel solo 2013 sono stati effettuati investimenti per oltre 2 miliardi di euro, più elevati rispetto agli investimenti effettuati nel settore autostradale in altri Paesi (Figura 1).

**Figura 1 - Investimenti autostradali – anno 2013 (milioni di euro)**



Fonte ASECAP

Le società concessionarie hanno effettuato in Italia anche spese di manutenzione ordinaria della rete per un ammontare complessivo, nel periodo 2008-2013, pari a circa 3,4 miliardi di euro di cui 608 milioni di euro nel solo 2013.

Le spese per investimenti e manutenzione sono sottoposti a costante monitoraggio da parte della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali del Ministero delle Infrastrutture.

Il programma delle società concessionarie prevede complessivamente investimenti per un ammontare di oltre 16 miliardi di euro fino al 2020.

I benefici per il Paese sono riconducibili:

- Alla ricaduta positiva in termini di occupazione e reddito nazionale;
- Al gettito complessivo pagato a beneficio del bilancio dello Stato.

L'ammontare complessivo dei pagamenti effettuati a beneficio dello Stato è stato nel 2013 circa 1,7miliardi di euro, così ripartito:

- Canone di concessione: circa 120 milioni di euro;
- IVA: circa 1.160 milioni di euro;
- Altre imposte: circa 40 milioni di euro.

A quanto sopra deve poi aggiungersi l'importo relativo al sovracanone versato all'ANAS – pari nel 2013 a circa 590 mln – e posto a carico degli utenti in quanto integrato, per disposizione di legge, all'interno delle tariffe autostradali.

Globalmente quindi i trasferimenti a beneficio del bilancio dello Stato sono stati nel 2013 pari a circa 2.3 miliardi corrispondenti a circa il 50% dei ricavi netti da pedaggio (4,9 miliardi).

### La certezza dei contratti

Le società concessionarie operano in un settore ad elevata intensità di capitale che ha tempi di ritorno degli investimenti lunghi, oltre 40 anni in media. I soggetti privati che finanziano le concessionarie valutano il merito di credito delle società e la bancabilità in base alla consistenza dei flussi di cassa previsionali che sono destinati, prima, al servizio del debito e, poi, alla remunerazione del capitale investito.

E' possibile attrarre capitali privati solo se lo Stato rispetta i contratti stipulati e se applica regole tariffarie che determinano ricavi che sono calcolati con modalità certe, trasparenti, stabili, non modificabili

unilateralmente per tutta la durata della concessione. Purtroppo, ciò non è sempre avvenuto nel settore. Oggi, dopo un recente passato caratterizzato da iniziative atte a modificare i contratti stipulati e ad introdurre rilevanti cambiamenti regolatori, si è consolidata la consapevolezza della necessità di tutelare i contratti in essere e di evitare modifiche unilaterali assolutamente controproducenti per tutte le parti in causa.

Ciò anche in coerenza con il principio della certezza del diritto, divenuto ormai parte integrante dell'ordinamento dell'Unione Europea e perciò direttamente applicabile a tutti i contratti delle amministrazioni pubbliche.

Le società concessionarie sono così diventate titolari di un vero e proprio diritto alla immodificabilità unilaterale dei contratti che, in virtù della base giuridica comunitaria, non può essere messo in discussione dall'attività legislativa nazionale.

### *Il regime tariffario vigente*

Il sistema tariffario adottato nel settore autostradale è orientato ai principi di certezza, trasparenza, stabilità ed economicità. Il pedaggio è commisurato all'utilizzo della infrastruttura, e le disposizioni contrattuali delle convenzioni delle concessioni escludono qualsiasi autonomia o discrezionalità nella quantificazione della tariffa e negli aggiornamenti annuali da parte dei concessionari.

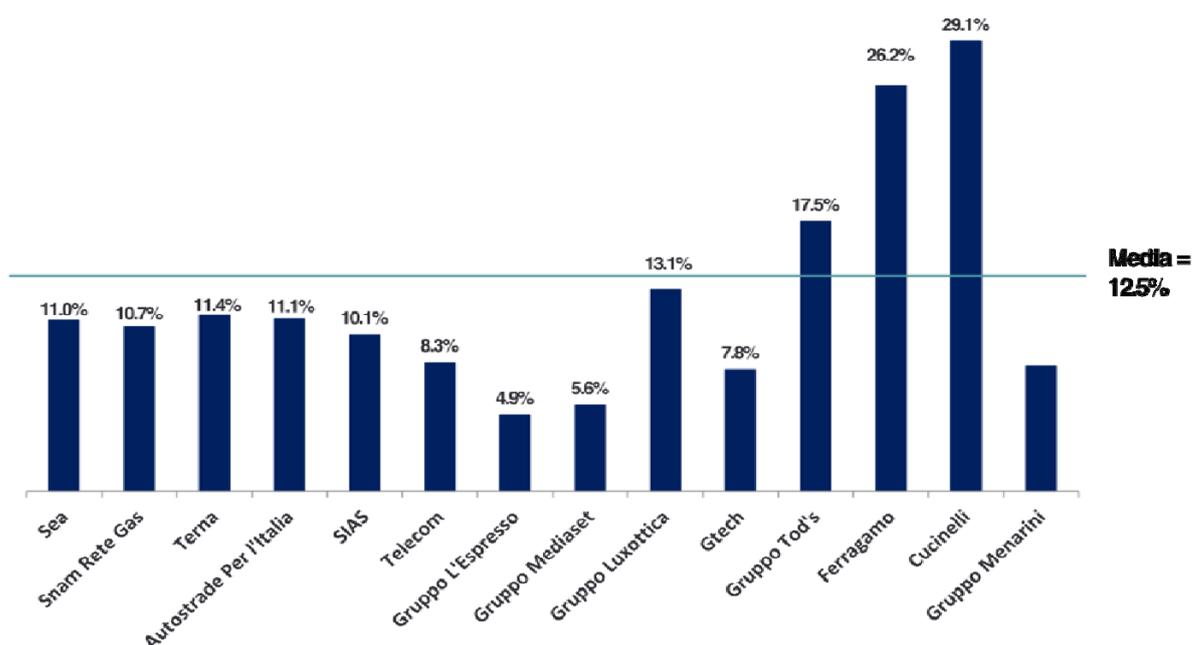
Si è spesso dichiarato e si continua a dire, in affermazioni rese in pubblico e sulla stampa, che le concessionarie autostradali realizzano margini di profitto eccessivamente elevati.

Ciò non corrisponde al vero, affermazioni di questo tipo sono in contrasto con le evidenze fattuali sulle società ad elevata intensità di capitale, come è il caso delle concessionarie autostradali:

- Le concessionarie autostradali, come tutte le imprese ad elevata intensità di capitale, generano bassi ricavi una volta espressi in percentuale del capitale investito;
- Il margine, calcolato sul capitale investito, risulta in linea con i valori chiesti dal mercato, ed è sufficiente unicamente a remunerare i costi, inclusivi di una corretta redditività sul capitale investito.

A riprova di quanto affermato, la Figura 2 riporta i rendimenti, al lordo delle tasse, di un campione di società, inclusivo delle concessionarie autostradali. Le concessionarie autostradali hanno un rendimento, al lordo delle tasse, in linea con il rendimento medio di mercato, e addirittura leggermente inferiore alla media (12,5%). Il rendimento medio di mercato, espresso al netto delle tasse, è pari a circa l'8.6%. Le società concessionarie, quindi, beneficiano di una remunerazione di mercato, ma investono in Italia – come evidenziato in precedenza – più che in altri paesi.

**Figura 2 – Reddittività delle capitale investito  
(2013)**



Fonte: analisi su dati di bilancio 2013 e per il Gruppo Menarini database Mediobanca («Le principali 100 società italiane nel 2014»). La reddittività del capitale investito calcolata come Utile Operativo al Lordo delle Tasse diviso il Capitale Investito.

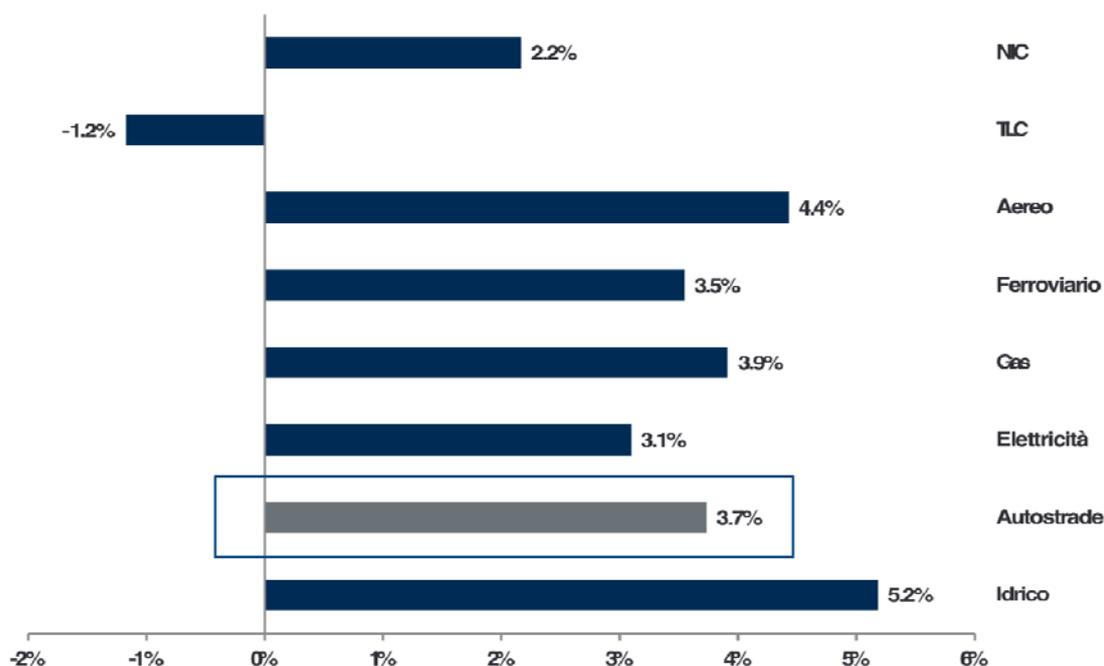
Le serie storiche Istat degli anni 2000-2013 evidenziano incrementi annui dei pedaggi autostradali – calcolati come valore medio sull’intera rete - in linea con gli incrementi annui delle tariffe dei settori infrastrutturali in Italia, addirittura inferiori in molti casi con l’eccezione del settore delle telecomunicazioni che è assoggettato a continue evoluzioni e discontinuità tecnologiche (Tabella 2). Gli incrementi tariffari tendono ad essere marginalmente più elevati del tasso di inflazione, misurato dall’indice NIC dei prezzi alla collettività, perché i prezzi dei settori infrastrutturali, inclusi i pedaggi autostradali, devono tenere conto non solo dell’andamento del costo della vita, ma anche della necessità di remunerare gli investimenti effettuati.

L’analisi qui riportata si basa sui dati Istat, disponibili a livello di sistema autostradale complessivo, e fornisce l’utile indicazione della necessità di approcciare il settore in un’ottica complessiva di rete. In realtà gli incrementi tariffari effettivamente consuntivati dalle singole

concessionarie e quelli previste sulla base delle concessioni vigenti non sono omogenei, e in molti casi sono elevati e socialmente non sostenibili.

Deve inoltre farsi presente come le evidenze sopra riportate sui pedaggi autostradali sovrastimino, in ogni caso, la dinamica sia degli incrementi tariffari sia degli importi effettivamente incassati, perché i pedaggi pagati dall'utenza includono come già in precedenza detto anche il sovracanone destinato all'ANAS che va a incidere per circa un 10% sulla tariffa finale. Il costo di questo onere improprio per il sistema, pari a 590 milioni di euro nel 2013, si sostanzia in un finanziamento a favore di ANAS che non è coerente con la nuova missione privatistica assegnata a tale società. A ciò si aggiunge il canone di concessione pagato dalle Concessionarie allo Stato. L'eliminazione del canone di concessione e del sovracanone potrebbe liberare risorse private per finanziare investimenti, o in alternativa potrebbero comportare minori incrementi tariffari e, inoltre, consentirebbe al Governo di portare avanti il disegno di sottrarre ANAS dal perimetro pubblico.

**Tabella 2– Incrementi medi annui (2000-2013)**



Fonte: nostra analisi su dati ISTAT, "Indice dei prezzi al consumo per l'intera Collettività. Medie annue".

### Il confronto con le realtà europee

Una indagine effettuata nel 2012 sui concessionari appartenenti all'associazione europea dei concessionari autostradali (ASECAP) evidenzia che il valore medio del pedaggio in Italia è mediamente inferiore al pedaggio applicato in Spagna, Francia e Portogallo, paesi nei quali sono vigenti sistemi tariffari equiparabili al nostro.

Il pedaggio in Italia risulta essere mediamente più basso pur in presenza di una rete autostradale complessa dal punto di vista infrastrutturale per la presenza di un numero elevato di opere d'arte (ponti, gallerie, viadotti) in conseguenza della particolare configurazione orografica del Paese (l'Italia ha circa il 50% delle gallerie appartenenti alla rete TEN-T).

**Tabella 3 – Pedaggi in Francia, Italia e Spagna (2012)**

Paesi	Veicoli leggeri	Veicoli intermedi	Veicoli pesanti
FRANCIA	0,0828 €/km	/	0,250 €/km
ITALIA	0,07071 €/km	0,08523 €/km	0,15998 €/km
SPAGNA	0,09960 €/km	0,1571 €/km	0,1896€/km

(Fonte: elaborazione su dati 2012 dei membri Asecap)

### Stato della contrattualizzazione del settore

Ad oggi sono in corso le procedure europee per l'assegnazione delle concessioni scadute (la A21 Piacenza-Cremona-Brescia gestita da Centropadane e la A3 Napoli-Salerno gestita da Autostrade Meridionali). Tra il 2016 e il 2017 giungeranno a scadenza le concessioni delle società ATIVA, SATAP ed Autovie Venete.

Sotto questo aspetto, non possono essere sottaciute le difficoltà a cui stanno andando soggette le procedure per la rimessa a gara dei contratti

terminati e appena citati; caso emblematico a tal proposito (ma analogo discorso può farsi anche per gli altri due casi) è costituito dalla vicenda legata alla autostrada A21 la cui concessione, scaduta ormai dal 2011, è ancora in corso di riassegnazione. Tali ritardi cronici comportano il blocco di investimenti necessari al Paese ed alla sua ripresa.

Questa “incertezza” amministrativa non può, quindi, che contribuire ad acuire l’esigenza di individuare misure straordinarie come quelle oggi promosse dal Governo in materia di infrastrutture autostradali.

## **2. CRITICITA’DEL SETTORE CHE DEVONO ESSERE SUPERATE**

### *Come affrontare la crisi: investimenti prioritari, sostenibilità tariffaria*

La gravità della situazione generale, in Italia come in altri Paesi Europei, è tale da imporre misure straordinarie, idonee a promuovere l’economia, accelerare la realizzazione di investimenti strategici controllando nel contempo la spesa pubblica e, più in generale, gli impegni di bilancio. Si tratta del resto degli obiettivi enucleati nel piano Juncker in cui si prevede che la ripresa economica dell’Europa – oltre a passare per riforme strutturali e discipline fiscali – venga assicurata dalla realizzazione di investimenti strategici, quantificati in 315 miliardi, da finanziare quasi interamente con il ricorso a capitale privato.

Ma un’ulteriore sfida che deve oggi necessariamente ispirare l’attuazione dei piani di rilancio infrastrutturale è quella di riuscire ad individuare modalità di finanziamento, rigorosamente private, che consentano:

- a) La tempestiva realizzazione degli investimenti prioritari e necessari;
- b) di garantire la sostenibilità di tali investimenti, senza la quale – è ormai chiaro - non vi è possibilità alcuna di ricorso ai capitali privati;

c) il contenimento della dinamica in quei casi in cui gli incrementi previsti non sarebbero socialmente accettabili.

A differenza di altre soluzioni ipotizzabili le società concessionarie, già operanti nel settore infrastrutturale, sono in grado di mettere in campo gli investimenti necessari per il Paese in tempi rapidi, con effetti positivi anzitutto in termini di PIL ed occupazione nel breve periodo.

La questione sulla quale il Governo italiano, analogamente ad altri Paesi Europei, si è interrogato, è allora quella di come mantenere dei livelli tariffari contenuti pur garantendo la realizzazione degli investimenti necessari in un contesto – e questo è il problema maggiore - dove esistano stretti vincoli di durata delle concessioni.

Una durata residua limitata, infatti, non permette di ottenere finanziamenti necessari per attuare un piano di rilancio, tanto più a tariffe contenute. Né, per garantire la sostenibilità degli investimenti di cui si tratta, sono realisticamente percorribili soluzioni alternative “classiche” quali, ad esempio, il riconoscimento di un valore di subentro - per la parte non remunerata in tariffa degli investimenti effettuati - a causa dell’assoluta incertezza, storicamente dimostrata, su chi sia il soggetto tenuto al rimborso, le modalità e la tempistica del rimborso medesimo.

### *Il programma del Governo per la Crescita Competitiva e la Mobility Facility*

In tale quadro, il Governo ha avviato un “Programma per la Crescita Competitiva e la Mobility Facility” che prevede, per alcune concessionarie la modifica dei piani economico-finanziari nel quadro della realizzazione di investimenti strategici per 10,5 Miliardi, con incrementi tariffari sensibilmente calmierati rispetto alle attuali condizioni di contratto, tendenzialmente in linea con inflazione.

Quale necessaria misura compensativa è prevista l’estensione del periodo di concessione ovvero l’estensione e l’accorpamento delle concessioni.

L'operazione permette inoltre di azzerare gli stanziamenti pubblici, anche nella forma dell'indennizzo da subentro.

Gli investimenti previsti nell'iniziativa si collocano infatti all'interno di tre corridoi europei delle reti TEN-T (il corridoio Mediterraneo; il corridoio Scandinavo; il corridoio del Reno e delle Alpi) e permettono di realizzare opere di rafforzamento delle interconnessioni europee ed investimenti aggiuntivi con benefici strutturali non altrimenti conseguibili in termini di rete, sicurezza e ambiente.

La motivazione di base è assolutamente coincidente con quella che ha ispirato l'analoga operazione strategica portata avanti dallo Stato francese e approvata recentemente con successo dalla Commissione Europea che ne ha certificato la compatibilità con il diritto comunitario sotto ogni profilo, ivi incluso quello concorrenziale.

Il punto qualificante del progetto del Governo sta nell'aver individuato soluzioni innovative rispetto al passato che permettono di promuovere gli investimenti nel nostro Paese, farlo nel breve periodo, ottenendo, nel contempo, altri due risultati importanti per il piano di rilancio economico: ridurre la spesa pubblica (non soltanto quella da stanziare, ma anche quella già stanziata) e contenere la dinamica tariffaria a beneficio dell'utenza e a sostegno della domanda, assicurando, per gli anni a venire, andamenti tariffari tendenzialmente in linea con l'inflazione. Il tutto in armonia con il Diritto comunitario.

Il modello giuridico utilizzato permetterà, per le concessionarie che aderiranno alle richieste del Governo, di compensare gli investimenti non attraverso aumenti tariffari proporzionali, ma spalmando la dinamica tariffaria su un arco temporale maggiore e strettamente necessario per recuperare il costo degli investimenti, inclusa la remunerazione, a fronte di tariffe calmierate e in assenza di contributi pubblici. Consente inoltre di ripianificare la dinamica tariffaria anche attraverso integrazioni di tratte tra

loro connesse permettendo la realizzazione di investimenti non sostenibili dalle singole tratte.

E' poi prevista, oltre all'assegnazione dei nuovi lavori sempre con gara, l'introduzione di uno specifico meccanismo di claw-back,: eventuali maggiori ricavi – dovuti a maggiori volumi di traffico – verranno restituiti agli utenti tramite minori incrementi tariffari.

Le concessionarie apprezzano questa iniziativa, in quanto ispirata ai principi di tutela delle parti contrattuali e di rispetto delle norme fondanti dell'Unione Europea, e valuteranno ciascuna nel merito la proposta del Governo che è ispirata all'esigenza, da un lato, di riconoscere incrementi tariffari inferiori rispetto a quelli altrimenti ottenibili e, dall'altro lato, prevede di conseguenza un allungamento della durata delle concessioni ma solo per gli anni necessari per assicurare l'adeguata remunerazione degli investimenti.

### **3. BENEFICI CONSEGUENTI AGLI INVESTIMENTI**

Si ritiene che una breve analisi delle iniziative già avviate possa consentire una valutazione in termini fattuali delle potenzialità dello schema utilizzato, in termini di benefici conseguibili per la collettività.

- ▣ A titolo illustrativo, si prevede di poter realizzare immediatamente investimenti per più di 10 miliardi (senza alcun ulteriore contributo pubblico) di cui: il 70% per la costruzione di nuove infrastrutture (reti TEN-T); 19% per la riduzione dell'impatto ambientale; il 9% per adeguamenti di sicurezza; ed il 2% per innovazioni tecnologiche. Con estensione al totale del settore le cifre potrebbero essere moltiplicate per tre. Questi investimenti hanno la finalità di integrare le reti TEN-T – coerentemente con gli obiettivi comunitari - di consentire l'adeguamento di terze corsie e assicurare il rispetto di obblighi relativi alla sicurezza e agli standard ambientali.

- Per tali investimenti si può calcolare una ricaduta positiva complessiva, in termini di incremento del PIL, per circa 21 miliardi e di occupazione per circa 150 mila unità lavorative. Si aggiungono effetti positivi strutturali di lungo periodo che sono conseguenza dell'incremento di competitività del Paese per la migliore integrazione delle reti TEN-T ed altri effetti quali ad es. la riduzione dei costi del combustibile e minori costi sociali (minori tempi di percorrenza, riduzione CO2, minori incidenti, benefici in termini di minore inquinamento acustico legato all'implementazione di barriere).
- ▣ L'estensione della concessione – lo ribadiamo, ammessa a livello comunitario - consente incrementi tariffari socialmente sostenibili tendenzialmente più in linea con l'inflazione di quelli attualmente previsti (si consideri che, oggi, gli incrementi tariffari calcolati alla scadenza attuale delle concessioni comportano incrementi annui particolarmente elevati).
- ▣ Le iniziative oggetto di pre-notifica in Commissione consentono di evitare oneri per la finanza pubblica per circa 7,5 Miliardi di Euro (valore dei subentri in caso di rimborso oggi; contributi pubblici; saldo poste figurative a credito).

#### **4. SCENARIO CONTROFATTUALE**

Per una valutazione completa di quanto sopra, riteniamo necessario avere contezza degli scenari che potrebbero aprirsi qualora lo Stato italiano decidesse di non perseguire la strada europea.

Consideriamo pertanto utile chiarire che alle condizioni attuali (condizioni finanziarie, andamento del traffico, limitato periodo residuo di concessione, dimensione societaria) non è possibile effettuare o completare alcuni investimenti oggi previsti nei piani finanziari delle

società interessate dall'iniziativa, ad impatti tariffari contenuti. Certamente non in assenza di consistenti contributi pubblici.

Ad esempio, la normativa europea sopravvenuta in tema di sicurezza delle gallerie comporta per alcune società investimenti non sostenibili a livelli tariffari contenuti. Inoltre, il prospettato "accorpamento" delle diverse concessioni, sotto il controllo di uno stesso gruppo, consente un'integrazione della rete autostradale ed un miglioramento dell'interoperabilità che, in assenza della procedura europea, non sarebbero altrimenti conseguibili. L'accorpamento infatti permette di spalmare le tariffe su diverse tratte e su un periodo di tempo uniforme, rallentando la dinamica tariffaria e permettendo nel contempo di effettuare investimenti che, altrimenti, risulterebbero impossibili.

Inoltre, per effettuare nuovi necessari investimenti - non previsti negli attuali piani finanziari - occorrerebbe attendere non solo le scadenze delle concessioni in corso, ma anche l'avvio e la conclusione delle procedure di gara, passaggio quest'ultimo non da poco, come l'esperienza dei fatti ci insegna. Gli investimenti sono invece necessari subito.

E' stato calcolato che i costi sociali conseguenti ad un ritardo, ad esempio, di 5 anni nella realizzazione degli investimenti, sono quantificabili in circa 2,5 Miliardi di Euro di valore dell'output e nel differimento di posti di lavoro complessivi per circa 54.000 unità (11.000 unità/anno).

L'attuazione della misura descritta ha dunque il grande valore aggiunto di portare benefici subito: i nuovi investimenti potranno essere immediatamente messi in campo, senza attivazione di ulteriori fasi procedurali, dalla tempistica altamente incerta.

C'è poi un'ulteriore considerazione da fare con riferimento alle concessioni del Nord Ovest, estremamente frammentate ma in capo alla medesima impresa concessionaria: è possibile applicare valori tariffari contenuti soltanto spalmando le tariffe su volumi maggiori di domanda.

Operazione, questa impossibile se si rimettessero di volta in volta a gara “piccole” concessioni man mano che queste giungono a scadenza (secondo le rispettive e differenti date). Questa scelta sarebbe tra l’altro lontana da qualsiasi concetto di efficienza gestionale. Da qui, ancora, l’idea dell’accorpamento delle concessioni.

## **5. POSIZIONE AISCAT SULL’ART. 5**

Le società concessionarie hanno aderito al Tavolo Tecnico del MIT, avviato a gennaio dell’anno scorso, con l’obiettivo di trovare una soluzione alle richieste del Governo. L’obiettivo era la ricerca di ottenere dinamiche tariffarie contenute e, al contempo, consentire la realizzazione di ingenti investimenti nel rispetto dei contratti vigenti. In questo contesto prende corpo l’ipotesi di una norma di legge.

La norma sarà poi contenuta nell’articolo 5 dello Sblocca Italia coerentemente con gli obiettivi del Governo, ma sempre subordinata alla verifica di congruità da parte della Commissione Europea.

Peraltro, le stesse modalità applicative risulterebbero difficilmente coerenti con la necessaria regolazione tecnica dei contratti. Aiscat ritiene che le soluzioni previste dall'articolo 5, siano superate alla luce delle nuove norme contenute nella Direttiva 23/2014 relativa alle concessioni. Tali norme, infatti, consentono proprio di conciliare l’esigenza di applicare incrementi tariffari contenuti in linea con la dinamica inflattiva e realizzare tutti gli investimenti necessari, rispettando i contratti vigenti. Aiscat auspica, pertanto, un pieno e completo recepimento della Direttiva 23/2014 nel nostro ordinamento. Prende atto, inoltre, del fatto che il Governo ha avviato, ben prima dell'articolo 5, una serie di iniziative volte a consentire la realizzazione di investimenti per la crescita prevedendo dinamiche tariffarie contenute e comunque in linea con l'inflazione, ed offrendo in contropartita adeguate misure in grado di sostenere i piani economici e finanziari delle società concessionarie nel rispetto anche degli

investitori e dei mercati oltre che dell'ordinamento Europeo e della Direttiva 23/2014.

In questo contesto le società concessionarie hanno manifestato la disponibilità a valutare, nel merito, le specifiche proposte individuate dal Governo.

## **6. IL PIANO DI RILANCIO IN FRANCIA APPROVATO DALLA COMMISSIONE EUROPEA**

### *L'iniziativa francese*

La Francia ha trovato la soluzione al problema di come incentivare le società concessionarie ad effettuare investimenti a livelli tariffari calmierati: i concessionari autostradali francesi sono stati messi in grado di contribuire al processo virtuoso di recupero di competitività del proprio Stato con la realizzazione degli investimenti necessari, che consentono di superare i vincoli infrastrutturali e di mercato esistenti.

Più nel dettaglio, il Piano di Rilancio del settore autostradale predisposto dal Governo Francese, prevede che le società concessionarie dei gruppi Abertis, Eiffage e Vinci effettuino investimenti aggiuntivi per 3,2 miliardi. Si tratta di un'iniziativa che ha l'obiettivo di assegnare alle concessionarie autostradali la realizzazione di lavori aggiuntivi, in un'ottica di completamento ed integrazione delle reti, adattandole alle esigenze degli utenti e garantendo il rispetto di nuovi standard in materia di ambiente e sicurezza.

Gli investimenti richiesti avrebbero determinato consistenti incrementi tariffari. Il piano ha invece previsto incrementi tariffari allineati all'inflazione e, di conseguenza, il Governo ha allungato le concessioni per consentire ai concessionari di recuperare i costi degli investimenti,

realizzando il triplice obiettivo di (i) incrementare gli investimenti; (ii) tenere sotto controllo le tariffe; e (iii) assicurare il rispetto del principio della certezza dei contratti attraverso l'applicazione di una misura compensativa.

Le misure individuate nel piano sono state ritenute pienamente conformi alla normativa comunitaria dalla Commissione Europea.

### *Il piano francese e italiano a confronto*

Il confronto tra il Programma per la Crescita Competitiva e la Mobility Facility del Governo Italiano e il Piano di Rilancio del settore autostradale francese evidenzia come sia il capitale netto unitario (per km percorso e km di rete) che l'investimento in unitario (per km percorso e per km di rete) in opere aggiuntive in Italia siano maggiori; in particolare:

- ▣ Il Capitale Investito Netto per veicolo km (unità di traffico) e il Capitale Investito Netto per km di rete sono pari, rispettivamente, a € 0,36 e € 3,6 milioni in Italia e a € 0,25 e € 2,5 milioni in Francia;
- ▣ Gli investimenti aggiuntivi per veicoli km (unità di traffico) sono pari a € 0,04 in Francia e a € 0,67 in Italia; gli investimenti aggiuntivi per km di rete ammontano a € 0,4 milioni in Francia e a € 6,8 milioni in Italia.

Appare dunque evidente quanto il programma di rilancio italiano sia ambizioso. Rispetto alle concessionarie francesi le concessionarie italiane si impegnano ad un programma di investimenti più oneroso.

L'allungamento della durata delle concessioni sia in Francia che in Italia (necessariamente proporzionale all'impegno economico previsto) è necessario ad assicurare la remunerazione degli investimenti in presenza di un obbligo ad incrementare le tariffe in linea con l'inflazione; ribadiamo,

“calmierando” l’inflazione, per coprire gli investimenti (attuali ed aggiuntivi) occorre obbligatoriamente estendere la durata

Il Governo Francese e il Governo Italiano hanno entrambi previsto l’assegnazione dei nuovi lavori con gara. A riguardo appare utile ricordare che la nuova direttiva europea (23/20014), che si applicherà alle nuove concessioni, nulla dispone in proposito, lasciando in buona sostanza piena libertà circa le modalità di esecuzione dei lavori da parte del concessionario-imprenditore: ciò significa possibilità di avvalersi anche totalmente della propria organizzazione di impresa e libertà di affidare – qualora ritenuto più opportuno – a terzi, secondo la massima libertà di procedure. Nonostante cioè la minore efficienza dell’affidamento a terzi (è oramai acclarato che un affidamento a terzi comporta ritardi nell’esecuzione delle opere rispetto all’affidamento diretto) la scelta dei Governi sembra funzionale a dare ossigeno al settore delle piccole e medie imprese di costruzioni.

## **7. CONSIDERAZIONI FINALI**

Il Settore che rappresento è fondamentale per il Paese, e deve e vuole contribuire alla crescita ed alla competitività del sistema Italia.

La rete autostradale è di fatto la spina dorsale della mobilità nazionale, specie in riferimento al trasporto merci.

Quanto sopra è stato ed è possibile grazie alla lungimirante scelta che ha fatto la Politica: coniugare le esigenze di attori privati (o di diritto privato) alle esigenze di pubblica utilità, il tutto suggellato nel contratto di concessione.

Bene, proprio la tutela di tale contratto è alla base del successo di questa scelta; modifiche unilaterali (nel passato ci sono state), oltre che illegittime, fanno mancare quella certezza delle regole indispensabile agli

investitori e agli investimenti (ancor di più oggi nella attuale situazione economica).

In tale quadro, occorre riconoscere al Governo grande lucidità: da una parte ha assunto piena consapevolezza della capacità di investimento che il Settore autostradale ha, dall'altra ha individuato strumenti innovativi per contrastare l'eccezionale crisi in atto. Il tutto nel rispetto dei principi comunitari e dei legittimi interessi degli attori privati coinvolti.

Per queste ragioni, si ritiene necessario continuare il lavoro di semplificazione normativa e di superamento delle norme eccessivamente farraginose così come delle leggi speciali e dell'art. 5 dello Sblocca Italia, in modo da consentire una più efficace pianificazione degli investimenti.

Un quadro normativo certo su cui gli investitori possono fare affidamento costituisce la condizione necessaria per la promozione della crescita del rilancio dell'economia. Per tale ragione gli interventi normativi ad hoc devono essere limitati al minimo indispensabile così come devono essere abrogate le regole che, di fatto, limitano la certezza imprenditoriale dei soggetti privati. Inoltre si richiede il pronto recepimento della Direttiva 23/2014 sulle concessioni, che è già sufficientemente chiara, evitando ogni stratificazione normativa.

Come da tempo sosteniamo, il principio della semplificazione deve riguardare anche il settore degli appalti. È necessaria una riprogrammazione nel segno dell'efficienza dei costi, di tempi certi e di opere a valle di progettazioni che non necessitano di rivisitazioni successive.

Anche in questo caso il recepimento delle Direttive Europee con la contestuale abrogazione di tutte le norme precedenti e confliggenti è indispensabile.

In poche parole: trasparenza, regole chiare, tempi certi, seria prequalificazione delle imprese e responsabilità precise e individuabili preventivamente.

In questo contesto si inquadra l' iniziativa presso la commissione europea. Tale decisione è senza dubbio positiva in quanto riesce, nel contempo, a promuovere ed accelerare gli investimenti, a garantire livelli tariffari socialmente sostenibili assicurando una remunerazione di mercato agli investitori (in concreto compensati attraverso una estensione della durata della concessione).

I benefici di questa operazione non si limitano a stimolare il PIL, ma comportano ricadute positive in termini occupazionali, ambientali, erariali e, ovviamente, di aumento di sicurezza ed efficienza della rete.

Non possiamo quindi che auspicare che la spinta innovatrice del Governo non si esaurisca e che ci sia una ampia condivisione, da parte di tutte le istituzioni interessate.

Ribadisco: ne va del bene del Paese!