

Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori

Indagine conoscitiva sullo stato e sulle prospettive di sviluppo del settore autostradale

Commissioni VIII e IX riunite della Camera dei Deputati

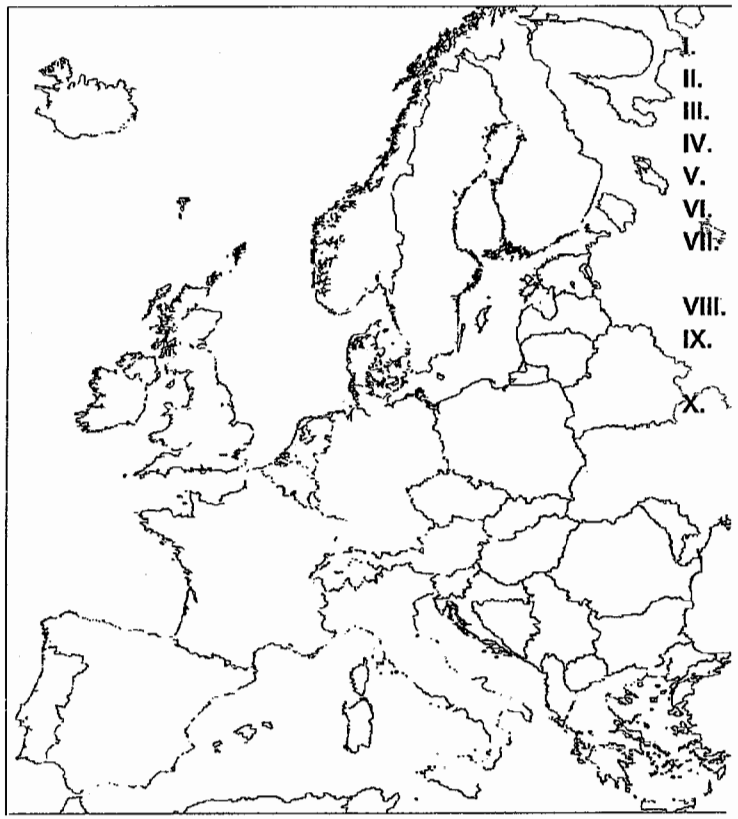
18 maggio 2004

SOMMARIO

- ☑ il settore
- ❑ politiche e problematiche degli investimenti
- ❑ elementi del sistema regolatorio
- ❑ le tariffe
- ❑ adeguamenti normativi
- ❑ I piani di investimento delle concessionarie autostradali

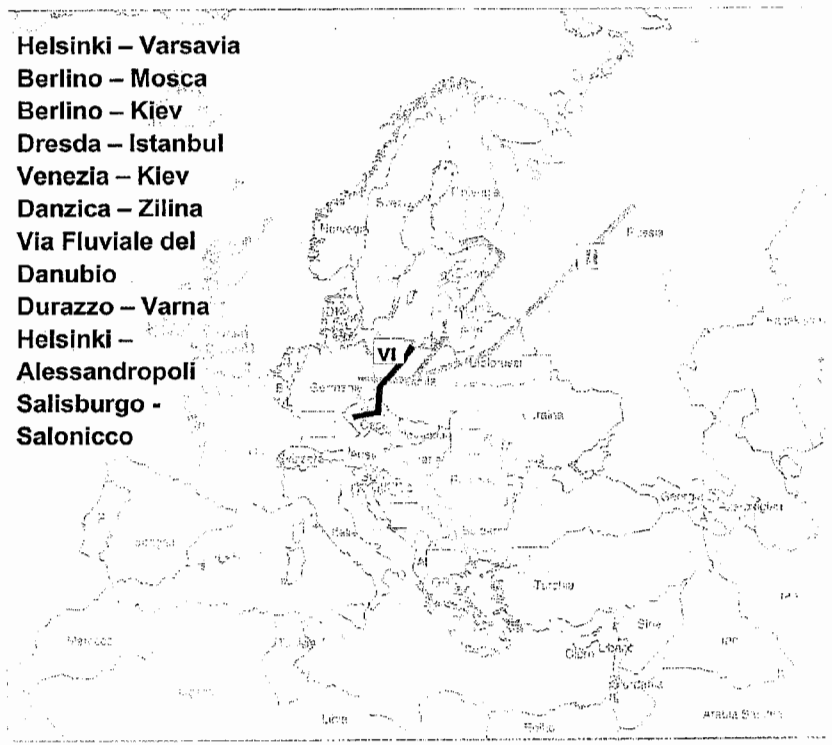
Il sistema autostradale Europeo

La rete autostradale europea ha una estensione complessiva pari a 63.800 km di cui 21.500 km a pedaggio ed è funzionalmente inserita nello schema della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), di cui di recente sono state completate dal gruppo Van Miert la revisione e l'implementazione, anche attraverso la pianificazione dei corridoi pan Europei



Rete TEN-T

I. Helsinki – Varsavia
II. Berlino – Mosca
III. Berlino – Kiev
IV. Dresda – Istanbul
V. Venezia – Kiev
VI. Danzica – Zilina
VII. Via Fluviale del Danubio
VIII. Durazzo – Varna
IX. Helsinki – Alessandropoli
X. Salisburgo - Salonicco



Corridoi PAN- EUROPEI

Il sistema autostradale Europeo

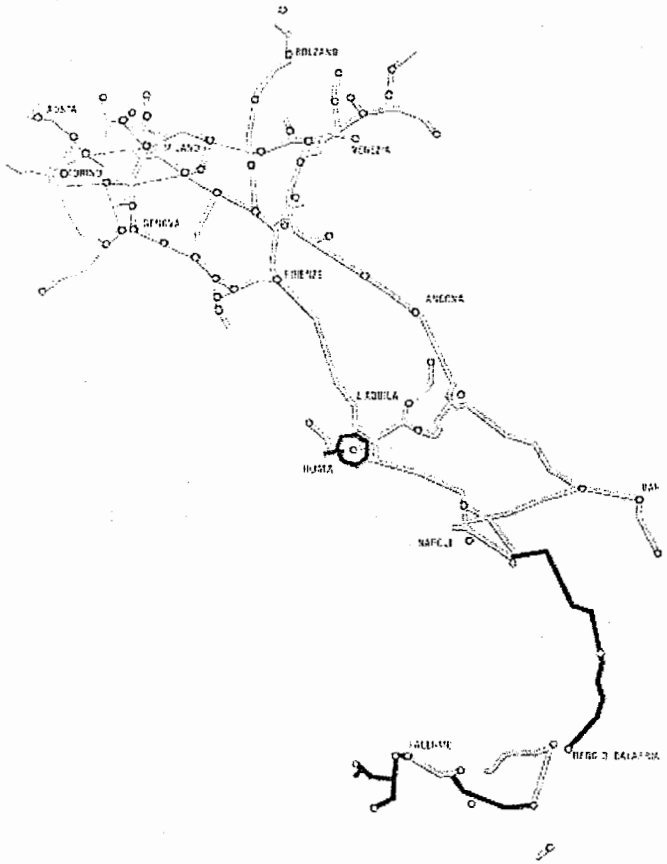
- La realizzazione dei Piani autostradali con il ricorso all'istituto della Concessione di costruzione e gestione a pedaggio nei principali Paesi europei (Italia, Francia, Spagna, Portogallo) è iniziata a partire dagli anni '50
- Ad oggi sono state sviluppate reti di considerevole estensione

Estensione della rete autostradale e altra viabilità a pedaggio (Km)	
- Francia	7.774
- Italia	5.593
- Spagna	2.445
- Portogallo	1.139

- Esperienze analoghe sono già state realizzate o sono in corso di realizzazione in Austria, in Grecia e nell'Est Europa (in Croazia la società BINA ISTRA, che gestisce 89,4 Km di rete). Ulteriori applicazioni sono allo studio in Polonia, Ungheria e Slovenia.
- Altre esperienze limitate a singole infrastrutture sono presenti in Olanda, Germania, Gran Bretagna, Irlanda, Svezia, Danimarca e Belgio

La Concessione ha consentito, senza gravare eccessivamente sul bilancio pubblico, di realizzare reti autostradali estese e di ottimo livello, fornendo una risposta alla domanda di mobilità, che altrimenti sarebbe in gran parte rimasta insoddisfatta

La rete autostradale italiana



Rete Autostradale Italiana in esercizio al 31-12-2003

in concessione	Km	5.593,3
A.N.A.S.	Km	894,0
Totale	Km	6.487,3

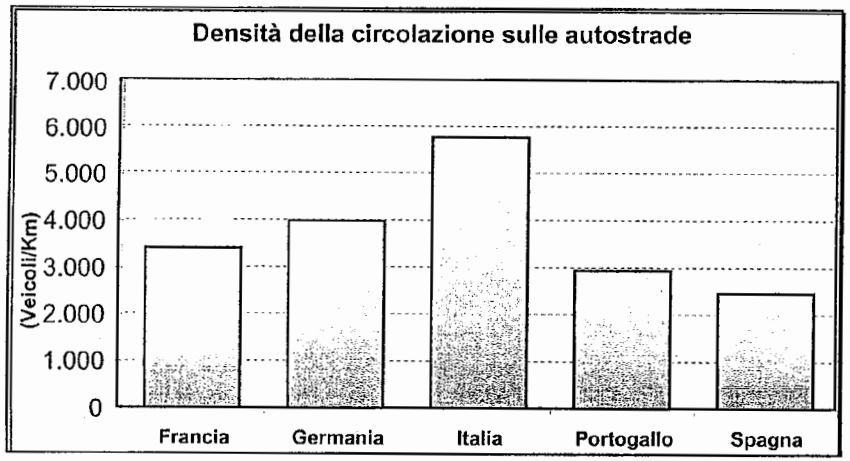
Nell'ambito del sistema nazionale dei trasporti la rete autostradale costituisce:

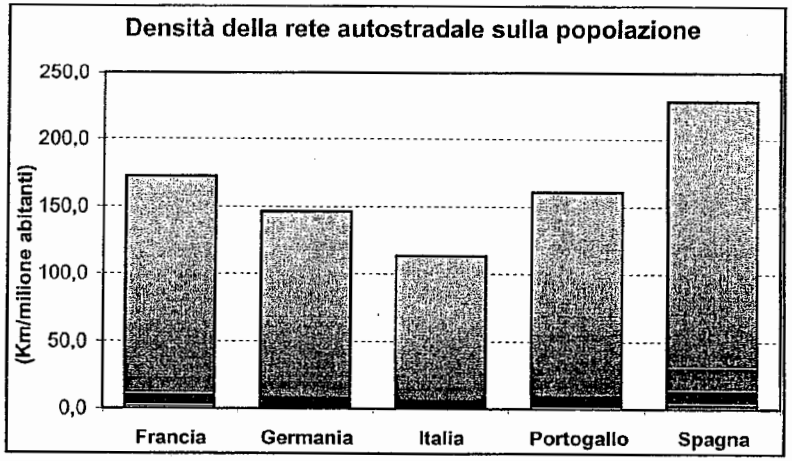
- **il 3% della rete stradale primaria italiana**
- **sostiene circa il 25% della relativa mobilità nazionale**

- **La rete autostradale è in grado di servire elevate quote di traffico e di ridurre i tassi di incidentalità**
- **Le attuali condizioni di congestione impongono un adeguamento del sistema**

Indicatori del deficit infrastrutturale italiano rispetto all'Europa
(dati 2001)

PAESI	SUPERFICIE (kmq x 1.000)	POPOLAZIONE (abitanti x 1.000)	PARCO CIRCOLANTE: Autovetture (x 1.000)	PARCO CIRCOLANTE: Totale *veicoli* (x 1.000)	RETE STRADALE: Autostrade (km)	RETE STRADALE: Km di autostrade per milione abitanti	RETE STRADALE: Veicoli per Km di autostrade	RETE STRADALE: Km di autostrade per mille Kmq.
Francia	544,0	59.200	28.700	34.602	9.934	167,8	3.483	18,3
Germania	357,0	82.300	44.380	47.077	11.786	143,2	3.994	33,0
Italia	301,3	57.900	33.240	36.688	6.478	111,9	5.663	21,5
Portogallo	91,9	10.300	3.750	5.504	1.659	161,1	3.318	18,1
Spagna	506,0	40.300	18.150	22.155	9.571	237,5	2.315	18,9





Ricavi da pedaggio e traffici nei principali paesi europei (dati 2002)

Paese	km	introiti netti (milioni di €)	traffico (mil. Veic.-km)	prodotto medio unitario (€ / km)
ITALIA	5.593	3.506	75,2	0,047
FRANCIA	7.771	5.454	72,6	0,075
SPAGNA	2.197	1.408	19,6	0,072
PORTOGALLO	1.219	452	10,0	0,045

Il sistema concessorio in Europa: situazione attuale e tendenze 1/4

- La posizione dell'Unione Europea, espressa nella comunicazione del 23 aprile 2003 – COM (2003) 132 - individua proprio nella concessione lo strumento principale per sviluppare la rete trans-europea di trasporto e di fatto stimola gli Stati Membri ad un più ampio ricorso a tale istituto.

- L'Unione Europea, in particolare, invita gli stessi Stati Membri ad aggiornare i quadri normativi vigenti per attrarre maggiormente capitali privati a incentivare la realizzazione di nuove infrastrutture.

- In questo contesto la Commissione Europea ha recentemente indetto una consultazione sul partenariato pubblico-privato per definire l'adozione di eventuali interventi normativi.

Il sistema concessorio in Europa: situazione attuale e tendenze 2/4

Nel mentre si diffonde a livello europeo l'istituto della concessione per la realizzazione e gestione di infrastrutture di trasporto, nei principali Paesi europei con infrastrutture a pedaggio è in corso un processo di concentrazione dei sistemi autostradali funzionale a:

- produrre risparmi gestionali (economie di scala)
- favorire l'integrazione delle reti
- standardizzare i livelli di servizio
- disporre di maggiori risorse per la ricerca
- recuperare risorse private per finanziare ulteriori processi di sviluppo
- formare importanti aggregazioni di soggetti in grado di operare a livello nazionale ed internazionale come ASF in Francia, Abertis in Spagna, Brisa in Portogallo, Autostrade e SIAS-ASTM in Italia

L'attuale processo segue un iter già compiuto, o ancora in corso in alcuni Paesi, nei decenni precedenti:

- singole concessioni di tratte e pluralità di concessionari agli inizi
- progressiva aggregazione in rete delle tratte e concentrazione dei gestori nelle fasi evolutive

Il sistema concessorio in Europa: situazione attuale e tendenze 3/4

Francia

- La rete autostradale a pedaggio, che è la più estesa d'Europa (7.774,2 km), è gestita da 10 Concessionarie, 6 società con capitale a maggioranza pubblica, 2 società private e 2 società pubbliche concessionarie di trafori autostradali alpini.
- Le società a controllo pubblico sono rappresentate in 4 gruppi.

Portogallo

- La società Brisa (interamente privata) gestisce in regime di concessione 924 km dei 1139 della intera rete a pedaggio.

Spagna

- La rete autostradale a pedaggio (2.445 Km) è gestita da 28 società concessionarie.
- Il Gruppo Abertis, a seguito di fusioni ed acquisizioni, gestisce, dal 2003, il 68% dell'intera rete autostradale a pedaggio con una quota che rappresenta oltre l'85% del totale del giro d'affari del settore autostradale a pedaggio.

Il sistema concessorio in Europa: situazione attuale e tendenze 4/4

In Italia la rete autostradale a pedaggio è gestita da 23 Società concessionarie di cui 7 a controllo prevalentemente pubblico. Anche a seguito della legge 531/82 e della legge 537/93 che ha avviato il processo di privatizzazione si sono costituiti due raggruppamenti privati: Autostrade (3.408 km) e SIAS-ASTM (973,4 km)

Comparto Autostradale Italiano

SOCIETA' CONCESSIONARIA	SCADENZA DELLA CONCESSIONE	km di rete
Autostrade per l'Italia (1)	2038	2.854,6
Torino-Savona	2038	130,9
Traforo del Monte Bianco	2035	5,8
R.A.V.	2032	27,0
S.A.T.	2028	36,6
Tangenziale di Napoli	2037	20,2
Autostrade Meridionali	2012	51,6
Strada dei Parchi	2030	281,4
Torino-Milano (2)	2026	127,0
S.AT.A.P.	2017	164,9
S.A.V.	2032	67,4
A.T.I.V.A.	2016	152,9
S.I.T.A.F. - A32 -T4	2050	79,2
Trafor del Gran San Bernardo	2034	12,8
S.A.L.T.	2019	154,9
Autocamionale della Cisa	2010	101,0
Autostrada dei Fiori	2021	113,3
Milano Mare-Milano Tangenziali	2028	177,6
Brescia-Padova	2013	182,5
Venezia-Padova	2009	41,8
Autovie Venete	2017	180,3
Centro Padane	2011	88,6
Autostrada del Brennero (3)	2005	314,0
Consorzio Autostrade Siciliane	2030	227,0

(1) Autostrade S.p.A. ha conferito ad Autostrade per l'Italia dall'1/7/2003 le attività operative delle concessioni autostradali.

(2) ASTM S.p.A. ha conferito alla SATAP S.p.A. dal 1/1/2004 le attività operative delle concessioni autostradali.

(3) Autostrada del Brennero S.p.A. ha firmato con l'ANAS un atto aggiuntivo di proroga che prevede la scadenza al 2014. Si è in attesa del decreto interministeriale.

Mercato e Concorrenza 1/2

- La regolamentazione del settore autostradale è mirata a:
  - incentivare la realizzazione delle infrastrutture ed adeguare quelle esistenti, per colmare il "gap" determinatosi nel tempo nel nostro Paese
  - non gravare sulla finanza pubblica attirando investimenti privati
  - assicurare alla clientela adeguati livelli di accesso e di servizio
- Il mercato di riferimento è costituito dalla costruzione e gestione delle infrastrutture autostradali a pedaggio.
  - la rete autostradale a pedaggio costituisce per il cliente finale una ulteriore offerta di viabilità in aggiunta a quella stradale ordinaria, gratuita e a carico dello Stato e/o degli Enti locali competenti, ovvero ad altre modalità di trasporto (treno, aereo, autostrade del mare).
- Per sua stessa natura è un mercato che richiede investimenti elevati, il cui ritorno nel tempo è dilazionato molto più di quanto avviene per altri servizi di pubblica utilità, quindi è assolutamente necessario avere certezze regolatorie per tutta la durata economica della concessione.
- Infatti, il rapporto fatturato annuo/costo dell'opera per le seguenti infrastrutture è in media:
  - arteria autostradale 1:30
  - rete di telefonia cellulare 1:2,5
  - centrale elettrica 1:2
  - centrale nucleare 1:6
- La massa critica degli investimenti necessari alla realizzazione delle infrastrutture ha condotto gli operatori verso forme di raggruppamento che, compatibilmente con la loro dimensione e struttura azionaria, potessero fornire reali possibilità di accesso al mercato.
- Nel settore autostradale è intrinseca la separazione tra la rete ed il servizio di trasporto che su di essa si svolge.

Mercato e Concorrenza 2/2

Stanti le peculiarità specifiche del settore autostradale, il mercato italiano può considerarsi aperto:

1. **Con riferimento alle concessioni già assentite:**
   - **da un punto di vista dei soggetti, è di gran lunga prevalente la quota di rete autostradale nazionale gestita da privati operanti sul mercato, a seguito anche delle privatizzazioni intercorse, a differenza di altre situazioni europee (es, Francia).**
   - **allo scadere delle concessioni la regolamentazione prevede procedure competitive per l'assegnazione, con eventuale ingresso sul mercato di nuovi soggetti.**

2. **Con riferimento alle nuove opere da realizzare e gestire in regime di concessione:**
   - **il rilascio delle concessioni è regolato da procedure concorrenziali**
   - **anche a seguito di proposte originate da soggetti privati (project financing), il rilascio di concessioni è disciplinato da norme che assicurano la competitività.**

3. **I concessionari, seppure con regimi differenziati, sono di regola tenuti ad appaltare a soggetti terzi quote rilevanti di lavori, creando così, coerentemente con la normativa comunitaria, concorrenza "a valle " nel mercato dei lavori.**

SOMMARIO

- ❑ il settore
- ☑ politiche e problematiche degli investimenti
- ❑ elementi del sistema regolatorio
- ❑ le tariffe
- ❑ adeguamenti normativi
- ❑ I piani di investimento delle concessionarie autostradali

Politiche e Problematiche degli investimenti

- Le Concessionarie autostradali italiane, per adeguare e modernizzare la rete e contribuire ad un significativo recupero di competitività del Paese, sono impegnate a realizzare investimenti per circa 16 miliardi di euro.
- A livello europeo è la più importante operazione di investimenti in infrastrutture autostradali e con il più elevato impiego di capitali privati.
- Il dato più significativo è rappresentato dai circa 600 km di completamenti di rete e da altrettanti Km di ampliamenti e potenziamenti della rete in esercizio (terze e quarte corsie).
- A questi si aggiungono nuovi caselli, aree di sosta e di servizio, impianti tecnologici, piani per la sicurezza, opere di abbattimento del rumore, mitigazione degli impatti ambientali e di valorizzazione territoriale.

Procedure autorizzative per le opere autostradali inserite nei Piani Finanziari allegati alle concessioni

- **Nel periodo '97-01 i principali progetti erano bloccati da iter autorizzativi complessi e da tempi lunghi per arrivare alla cantierabilità delle opere**
- **Dal 2001 le nuove leggi ed il conseguente forte impulso in materia di opere pubbliche hanno consentito di avviare importanti opere.**
- **Permangono comunque i vincoli derivanti dalle procedure autorizzative, soprattutto a livello territoriale, data anche la particolarità orografica, urbanistica e storico-culturale del territorio italiano.**

	Procedura ordinaria	Legge Obiettivo
Chi approva il progetto	La Conferenza dei Servizi	Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), allargato ai Presidenti delle Regioni interessate
Quale progetto viene approvato	Progetto definitivo e studio di impatto ambientale	Progetto preliminare "avanzato" (comprensivo di studio di impatto ambientale e localizzazione) e definitivo
Modalità di approvazione	Ciascun Ente, in Conferenza dei Servizi, approva il progetto con proprie prescrizioni; le eventuali prescrizioni poste dagli Enti richiedono successive verifiche	Il CIPE approva il progetto sulla base della proposta unica formulata dal MIT, che verifica le relazioni delle Amministrazioni competenti.
Tempi	90 giorni, di fatto non rispettati: l'approvazione delle grandi opere in sede di Conferenza dei Servizi può richiedere anni	6 mesi per l'approvazione del progetto preliminare "avanzato" e 7 mesi per quello definitivo.

A tali procedure si aggiunge l'approvazione dei progetti da parte del Concedente ANAS da effettuarsi entro 90 giorni dalla ricezione

Dunque, attualmente risulta che:

- **l'iter abbreviato è applicabile solo per le opere strategiche**
- **permane l'indeterminatezza sui tempi con i conseguenti aggravi finanziari**