

# **S.p.A. AUTOVIE VENETE TRIESTE**

Via Vittorio Locchi, 19  
Capitale Sociale € 157.965.738,58 interamente versato  
n. 630 Reg. Imprese Trieste

Concessionaria delle autostrade: A4 VENEZIA - TRIESTE  
A23 PALMANOVA - UDINE  
A28 PORTOGRUARO - CONEGLIANO

## **MODELLO UNIFICATO DI PIANO FINANZIARIO**

\* \* \* \* \*

## **RELAZIONE E CALCOLI DIMOSTRATIVI**

\* \* \* \* \*

### **1. PREMESSA**

Il presente elaborato viene sottoposto all'attenzione del Concedente ai sensi dell'art. 12 punto 2 dell'attuale concessione – contratto dd. 07.12.1999 approvata con D.I. 21.12.1999 n. 607/Segr. DICOTER reg. Corte dei Conti 11.04.2000.

Si tratta, infatti, di un nuovo piano di investimenti che riveste carattere straordinario determinato, da un lato, dalla necessità di mantenere livelli adeguati di sicurezza nella circolazione, dall'altro, dalla necessità di introdurre adeguati investimenti utili a rispondere al prevedibile sviluppo dei flussi di traffico tra l'Italia e l'Europa centro-orientale.

La situazione che si è venuta a creare negli ultimi anni con i progressivi, forti aumenti del traffico su tutta l'arteria in concessione, sta determinando seri problemi di salvaguardia della corretta gestione funzionale dell'infrastruttura, dei relativi livelli di sicurezza e del mantenimento del livello di servizio.

Il nuovo piano finanziario viene pertanto ad integrarsi con il piano esistente non modificandone la struttura base ed i principi del contratto principale.

Le stesse norme contrattuali non subiscono alterazioni alcuna se non limitatamente all'art. 2 (oggetto della concessione), nel cui ambito vengono definiti i nuovi interventi e nell'art 5 (Bilancio e Partecipazioni del Concessionario) ove si prende atto del mutato quadro delle partecipazioni.

## **1.1 Precedenti storico-amministrativi**

Il Piano Finanziario si pone in relazione con i seguenti atti di cui costituisce integrazioni e sviluppo:

- 3.3.1 Convenzione (novativa) stipulata il 24.03.1973 rep. 12877 ANAS a valere sulle disposizioni di cui alla L. 28.04.1971 n. 287 e relativo piano finanziario, approvati con D.I. 27.03.1973 n. 1586, registrato il 23.10.1973 dalla Corte dei Conti. Il consuntivo degli investimenti ammontava a L.mil. 44.926,44 per il periodo 1973-2002 di concessione.
- 3.3.2 Primo atto aggiuntivo stipulato il 02.07.1986 rep. 18662 ANAS e relativo piano finanziario, approvati con D.I. 18.12.1986 n. 2130/1 registrato il 29.10.1987 dalla Corte dei Conti. La previsione degli investimenti si incrementava di L.mil. 37.012,84 nonché di L.mil. 54.989 per effetto della rivalutazione monetaria di cui alle Leggi 576/75 e 72/83. Il periodo concessionale rimaneva immutato.
- 3.3.3 Secondo atto aggiuntivo stipulato il 05.12.1988 rep. 19566 ANAS e relativo piano finanziario, approvati con D.I. 08.06.1989 n. 55. La previsione degli investimenti con la concessione del completamento della A28, si incrementava di L.mil. 321,476. Veniva accordata la proroga della concessione al 2008.
- 3.3.4 Legge 12.08.1982 n. 531, art. 5: adeguamento della viabilità di adduzione (...) ai valichi di confine. Legge 09.01.1991 n. 19, art. 12 (aree di confine). L.R. F.V.G. 22.08.1991 n. 34. Convenzione Autovie-Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia 21.12.1993 rep. 83016/7727 notaio L. Pellegrini – Trieste. In base a questi strumenti legislativi ed amministrativi viene previsto il collegamento tra le A4 (Villesse) e il valico italo-sloveno di Gorizia (Sant'Andrea).

- 3.3.5 Legge 23.12.1992 n. 498, art. 11: delega al CIPE di emandare direttive (...) per la revisione delle convenzioni e degli atti aggiuntivi che disciplinano le concessioni autostradali, nonché per la revisione, a partire dall'anno 1994, delle tariffe autostradali (...).
- 3.3.6 Legge 24.12.1993 n. 537 art. 10: revisione del canone annuo in misura percentuale del 1° gennaio 1994 e modifica, a decorrere dalla stessa data, delle clausole concessionali in materia di canone di concessione o di devoluzione allo Stato degli utili d'esercizio e delega all'ANAS di definire in via convenzionale, anche transattivamente, i rapporti relativi al periodo precedente; esclusione della garanzia dello Stato per la contrazione di mutui e definizione della natura privata dell'attività delle concessionarie in presenza del rinnovo delle convenzioni in applicazione dell'art. 11 della L. 23.12.1992 n. 498 di cui al precedente paragrafo 1.1.5.
- 3.3.7 Deliberazione CIPE del 07.12.1994, 21.12.1995, 26.02.1996 e 26.06.1996 concernenti direttive per la revisione delle tariffe autostradali.
- 3.3.8 Deliberazione CIPE 20.12.1996 (e relativa rettifica 21.03.1997) recante indicazioni per la predisposizione del modello unificato di piano finanziario quale strumento per pervenire alla revisione della convenzione e degli atti aggiuntivi.
- 3.3.9 Direttiva 20.10.1998, prot. n. 283/Dicoter, emanata dai Ministri Costa e Ciampi, relativa alla revisione degli strumenti convenzionali delle singole concessionarie, recante, fra l'altro, le modalità per la definizione del contenzioso derivante dai mancati adeguamenti tariffari.
- 3.3.10 Comunicazione dell'Ente concedente ANAS, conseguente alle valutazioni di ammissibilità e congruità dell'Avvocatura dello Stato, giusta Direttiva 20.12.1998, prot. 283/Dicoter di cui al precedente paragrafo 1.19.
- 3.3.11 Deliberazione CIPE 11.11.1998 che proroga il termine del 31.12.1997 fissato dalla deliberazione CIPE 20.12.1996 per l'approvazione di nuovi atti convenzionali al 31.12.1999.
- 3.3.12 Legge 18.11.1998, n. 415 che modifica la Legge 11.02.1994 n. 109.
- 3.3.13 Decreto Legislativo 29.10.1999 n. 461 recante norme per l'individuazione della rete stradale e autostradale di interesse nazionale.

- 3.3.14 Comunicato del CIPE 21.12.1999 relativo alla proroga al 30.06.2000 dell'approvazione dei nuovi atti convenzionali con le società autostradali.
- 3.3.15 Comunicato del CIPE 22.06.2000 relativo alla proroga al 31.12.2000 dell'approvazione dei nuovi atti convenzioni con le società autostradali.
- 3.3.16 Legge 23.12.2000 n. 388 recante, tra l'altro, modifiche al regime autostradale con l'abrogazione dell'art. 12 della Legge 12.08.1982, n. 531 e della garanzia dello stato sui mutui contratti e le obbligazioni assunte dalle società autostradali.
- 3.3.17 Legge 21.12.2001 n. 443: delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive.
- 3.3.18 Collegato alla legge finanziaria finanziaria 2002 in materia di infrastrutture (17 luglio 2002).
- 3.3.19 Decreto Legislativo 20.08.2002 n. 190 che dà attuazione alla Legge 21.12.2001 n. 443
- 3.3.20 Legge 27.02.2004 n. 47 di conversione del Decreto Legge 24.12.2003 n. 355: proroga dei termini previsti da disposizioni legislative.
- 3.3.21 Legge 14.05.2005 n. 80: conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 marzo 2005, n. 35, recante disposizione urgenti nell'ambito del Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale. Deleghe al Governo per la modifica del codice di procedura civile in materia di processo di cassazione e di arbitrato nonchè per la riforma organica della disciplina delle procedure concorsuali.
- 3.3.22 Decreto Legge 3.10.2006 n. 262 "Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria", convertito in Legge 24.11.2006 n. 286 e modificato dall'art. 1, comma 1030, Legge 27.12.2006 n. 296 (cd. Legge Finanziaria 2007).
- 3.3.23 Deliberazione CIPE n. 1 del 26.01.2007 (e relativa riapprovazione del 15 giugno 2007): "Direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale"
- 3.3.24 Deliberazione CIPE n. 3 del 26.01.2007 "Programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001) – Passante di Mestre – Modifica precedenti determinazioni".

## 1.2 Strumenti correlati

In connessione con il piano finanziario allegato alla convenzione novativa del 24.03.1973, rep. 12877 ANAS e citato al precedente paragrafo 1.1.1, la Concessionaria ha ottenuto l'autorizzazione a procedere all'ammortamento finanziario delle opere devolvibili in misura variabile, secondo le disposizioni innovative introdotte dalla L. 28.04.1971 n. 287.

Il provvedimento è stato richiesto ed ottenuto con atto del 09.03.1988 in relazione all'approvazione del I° atto aggiuntivo, meglio descritto al precedente paragrafo 1.1.2 ed è stato successivamente reiterato in connessione col piano finanziario, approvato con il D.I. 08.06.1989 n. 55 con l'emanazione del D.M. Finanze del 10.09.1991.

In attuazione delle predette disposizioni la Concessionaria è stata autorizzata ad effettuare l'ammortamento finanziario sulla base di quote crescenti, proporzionali alle disponibilità derivanti dalla differenza tra proventi e costi di esercizio così come prevista nel piano finanziario, stante la connessione stabilita dalle norme di cui alla citata L. 287/71 con la chiusura del bilancio civilistico. Il riferimento alla proporzionalità tra quello che potrebbe definirsi come margine lordo dell'esercizio al netto degli oneri finanziari (dall'epoca in cui questi sono stati inseriti nel conto economico) da una parte e l'ammortamento finanziario dall'altra, ha costituito principio contabile nella redazione del bilancio d'esercizio e nella determinazione del relativo risultato nella continuità, fino al momento attuale.

A seguito dell'entrata in vigore della nuova convenzione di concessione (20 aprile 2000), la Società, in data 22 maggio 2000, ha presentato istanza al Ministro delle Finanze, al fine di ottenere l'emissione del decreto previsto dall'art. 69, ultimo comma, del TUIR (oggi art. 104).

In data 15 settembre 2004, il Direttore dell'Agenzia delle Entrate, con proprio provvedimento, ha autorizzato formalmente la Società a procedere all'ammortamento finanziario mediante quote annuali differenziate, determinate in rapporto agli introiti previsti nel piano economico-finanziario, parame-

trando, di fatto, l'ammortamento agli introiti netti preventivi e non a quelli effettivi risultanti dal bilancio d'esercizio della Società.

## **2. EVOLUZIONE LEGISLATIVA E SUA INCIDENZA SUL RAPPORTO CONCESSIONALE**

### **2.1 Politica tariffaria**

Dopo i noti dibattiti parlamentari, con la Legge n. 498/92 (paragrafo 1.1.5), veniva demandata all'Organo interministeriale CIPE l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e - a decorrere dall'anno 1994 - per la revisione delle tariffe autostradali.

Con la successiva Legge n. 537/93 (paragrafo 1.1.6) sono state apportate innovazioni di vasta portata al regime convenzionale.

Sia il regime devolutivo riferito al surplus gestionale, sia la garanzia dello Stato sul nuovo indebitamento sono stati abrogati introducendo per contro un regime basato sul versamento di un canone di concessione nella misura dell'1% dei proventi da pedaggio, con la conseguente logica di lasciare a completo carico del concessionario il rischio di impresa.

A rafforzare la carica innovativa di tali disposizioni vi è inoltre l'affermazione contenuta nella citata legge che "con il rinnovo delle convenzioni..." si definisce "la natura privata dell'attività svolta dalle Società concessionarie di autostrade...".

Coerentemente con il nuovo regime concessionale di cui alla Legge 537/93, il CIPE con propria delibera del 07.12.1994 (paragrafo 1.1.7) ha introdotto per il settore autostradale un regime concessionale basato sul "price-cap" (con obiettivo di produttività pari al 25% dell'incremento del traffico) con l'evidente finalità di disancorare le tariffe di pedaggio dall'andamento dei costi effettivi sostenuti dal concessionario ed impegnando quest'ultimo a programmati obiettivi di recupero di produttività.

Con successiva delibera 21.12.1995 (paragrafo 1.1.7) il CIPE ha modificato la struttura della formula di price-cap limitandola alla sola finalità di copertura dei costi variabili della gestione, individuando i citati obiettivi di produttività nelle misure predeterminate dello 0,8% per il

1996, nell'1,4% per il 1997 e nel 2% annuo per il biennio 1998-99. Con ciò veniva di fatto e unilateralmente disattesa l'applicazione della clausola revisionale disciplinata dall'atto aggiuntivo rep. 18662/86 ANAS.

Se quindi da un lato venivano introdotti elementi di trasparenza nei rapporti e nelle reciproche responsabilità tra concedente e concessionario, assicurando nel contempo un contenimento prospettico delle tariffe reali nell'interesse dell'utenza, dall'altro si concretava un sostanziale appesantimento rispetto al preesistente regime concessionale, dato dall'assunzione di nuovi oneri e rischi di impresa cui non si accompagnano l'autonomia decisionale, anche in termini di politica tariffaria necessaria ai gestori per attuare ottimizzazioni dei costi e innovazioni tecnologiche.

Con la deliberazione del 20.12.1996 il CIPE definiva - com'è noto - ruolo e importanza del piano finanziario quale "supporto all'inquadramento istituzionale della relazione tra ente concedente e società concessionaria.... " introducendo nel contempo un modello unificato per tutto il settore delle autostrade in concessione che è stato approvato con D.L. 14.04.1997 n. 125.

Ribadiva inoltre i momenti nei quali il piano finanziario va presentato, sia ai fini dell'instaurazione del rapporto concessionale, sia della modifica dei termini del medesimo nel caso di significative vicende evolutive del rapporto riconducendoli, per quanto di interesse di questa concessionaria:

- all'esistenza di un nuovo piano di investimenti che rivesta carattere straordinario;
- alla presenza di altre specifiche cause predeterminate a priori.

Tale contesto è stato sostanzialmente innovato dalle seguenti delibere CIPE, anche a seguito di quanto previsto dal Decreto Legge 3.10.2006 n. 262 "Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria", convertito in Legge 24.11.2006 n. 286 e modificato dall'art. 1, comma 1030, Legge 27.12.2006 n. 296 (cd. Legge Finanziaria 2007):

- Deliberazione CIPE n. 1 del 26.01.2007 (e relativa riapprovazione del 15 giugno



2007): “Direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale”;

- Deliberazione CIPE n. 3 del 26.01.2007 “Programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001) – Passante di Mestre – Modifica precedenti determinazioni”.

## **2.2 Regime tributario**

Con la “legge finanziaria” 1997 (D.L. 31.12.1996 n. 669) veniva radicalmente mutato il regime di deducibilità ai fini tributari delle quote d’ammortamento cosiddetto tecnico (art. 67, attualmente 102, D.P.R. 22.12.1986 n. 917) e finanziario (art. 69, attualmente 104, D.P.R. 22.12.1986 n. 917) nel senso che veniva sancita la alternatività della deduzione delle rispettive quote ai fini della determinazione del reddito imponibile. E’ di tutta evidenza l’aggravio del prelievo tributario sul conto economico e finanziario concessionale, a decorrere già con l’esercizio 1996, particolarmente per quelle Società che non avevano a suo tempo optato per l’istituzione del fondo spese ripristino e sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili (ora disciplinato dall’art. 73, attualmente 107, n. 2 del D.P.R. 917/86) perchè giudicato penalizzante.

Considerato inoltre che a livello amministrativo, già con la risoluzione 7/E del 04.01.1996 e modificando il proprio precedente consolidato orientamento, il Ministero delle Finanze aveva stabilito che l’ammortamento tecnico va accantonato assumendo come base di computo il valore delle immobilizzazioni non lordo, bensì decurtato dai contributi in conto capitale, si conclude nel senso che il “ritorno” in termini di autofinanziamento nella concessione, sarà ulteriormente compresso e rallentato dal combinato effetto dei citati provvedimenti, tesi evidentemente ad acquisire gettito tributario immediato dal settore.

Il settore veniva successivamente interessato, analogamente alla generalità delle imprese contribuenti, dalle innovazioni introdotte a seguito della legge delega 23.12.1996 n. 662. Si ricorda tra questi l’applicazione dell’I.R.A.P. in luogo di diversi oneri e tributi soppressi di cui si ricordano per la

loro importanza i contributi al Servizio Sanitario Nazionale, l'ILOR e l'imposta sul patrimonio netto delle imprese.

Il presente piano finanziario è stato redatto nel rispetto della citata normativa, tenendo conto dell'aliquota IRAP del 4,25% sulla base imponibile determinata secondo la disposizioni di cui al D.Lgs. 15.12.1997 n. 446 e successive modifiche ed integrazioni, e dell'aliquota del 33% per l'IRES introdotta con D.Lgs. del 12 dicembre 2003, n. 344, in sostituzione della previgente IRPEG.

### **2.3 Contenziosi pendenti**

Nel corso dell'esercizio 2006 - 2007, la Società ha instaurato innanzi alle Autorità competenti i ricorsi di seguito descritti:

- Ricorso dd. 3.08.2006 (R.g. 7823/2006) avanti al TAR Lazio contro la nota Anas del 16.06.2006 trasmessa a tutte le Società Concessionarie autostradali, loro sedi, avente ad oggetto: "Applicabilità delle vigenti normative in materia di appalti alle Società Concessionarie".

Con il suddetto ricorso, instaurato contro Anas S.p.A. e, in contraddittorio, occorrendo contro il Ministero delle Infrastrutture e il Ministero dell'Economica e delle Finanze, la Società chiede al giudice adito l'annullamento della nota impugnata.

- Ricorso dd. 19.10.2006 (R.g. 9978/2006) avanti al TAR Lazio contro la nota Anas del 19.07.2006 trasmessa alla S.p.A. Autovie Venete, avente ad oggetto: "Piani di investimento autostradale. Ritardi rispetto alle previsioni dei piani finanziari. Effetti sul bilancio d'esercizio".

Con il suddetto ricorso, instaurato contro Anas S.p.A. e, in contraddittorio, occorrendo contro il Ministero delle Infrastrutture e il Ministero dell'Economica e delle Finanze, la Società chiede al giudice adito l'annullamento della nota impugnata previa sospensione. Con Ordinanza dd 22.11.2006 il TAR Lazio respinge la domanda cautelare avuto anche riguardo all'eccezione di difetto di giurisdizione.

- Ricorso dd. 22/02/2007 (R.g. 5038/2007) avanti al TAR del Friuli Venezia Giulia contro la nota Anas del 27.12.2006 trasmessa alla S.p.A. Autovie Venete, avente ad oggetto: "Adegua-mento delle tariffe di pedaggio autostradale per l'anno 2007". Con il suddetto ricorso, instaurato contro Anas S.p.A. e, in contraddittorio, occorrendo contro il Ministero delle Infrastrutture, il Ministero dell'Economica e delle Finanze e il CIPE, la Società chiede al giudice adito

l'annullamento della nota impugnata – e di ogni atto inerente e conseguente - nonché il risarcimento danni.

A seguito dell'Ordinanza del TAR Friuli Venezia Giulia sul Regolamento di Competenza, il fascicolo è stato trasmesso al TAR del Lazio.

- Ricorso dd. 3.05.2007 (R.g. 4116/2007) avanti al TAR Lazio contro la nota Anas del 10.03.2007 trasmessa alla S.p.A. Autovie Venete, avente ad oggetto: "Aggiornamento tariffario per l'anno 2007". Con il suddetto ricorso, instaurato contro Anas S.p.A., il Ministero delle Infrastrutture, il Ministero dell'Economica e delle Finanze e il NARS, la Società chiede al giudice adito l'annullamento, previa sospensione, della nota impugnata – e di ogni atto inerente e conseguente - nonché il risarcimento danni.
- Ricorso dd. 20.06.2007 avanti al TAR Lazio contro la Deliberazione CIPE n. 3 del 26 gennaio 2007 "Programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001) – Passante di Mestre – Modifica precedenti determinazioni". (G.U.R.I. del 26/04/2007).

Con il suddetto ricorso, instaurato contro il CIPE, il Ministero delle Infrastrutture, il Ministero dell'Economica e delle Finanze e l'Anas S.p.A, la Società chiede al giudice adito l'annullamento della deliberazione CIPE impugnata e di ogni atto inerente e conseguente.

### **3. I NUOVI INTERVENTI DI ADEGUAMENTO**

#### **3.1 Il Passante di Mestre**

Con lo scopo di recuperare dal punto di vista funzionale la rete autostradale e stradale esistente, completando e potenziando gli assi fondamentali della viabilità di grande comunicazione ed assicurare, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, un adeguato livello di servizio di flussi di traffico e il mantenimento dei livelli di sicurezza con riduzione dell'incidentalità, in Venezia, il 1° agosto 1997 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dei Lavori Pubblici, il Ministero dei Trasporti e la Regione Veneto, veniva firmato un protocollo d'intesa in cui, tra l'altro, veniva posta l'indifferibile esigenza di realizzare il Passante di Mestre dell'autostrada A4, tratto Mira – Quarto d'Altino.

Lo stesso 1° agosto del 1997, il Ministero dei Lavori Pubblici, la Regione Veneto, l'ANAS e le Società concessionarie autostradali Venezia – Padova S.p.A., S.p.A. Autovie Venete e Autostrade S.p.A. si impegnavano a procedere alla progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva ed alla predisposizione dello studio di impatto ambientale del Passante di Mestre della lunghezza di 30 km circa.

Atteso che l'intervento presentava le caratteristiche ed i requisiti strutturali e funzionali degli interventi di adeguamento ed in ispecie degli interventi espressamente disciplinati dall'art. 14 della Legge 531/82, il Ministero dei Lavori Pubblici riservava ad un atto successivo l'attribuzione delle sfere di competenza delle tre Società concessionarie interessate.

La lunga trattativa per la definizione delle complesse questioni afferenti la revisione della concessione accanto a sopravvenute difficoltà di ordine generale impedivano che l'accordo si concretizzasse in tempi brevi.

Soltanto in data 13.10.2001 tra S.p.A. Autovie Venete, Venezia – Padova S.p.A. e Società Autostrade S.p.A. si giungeva ad un formale accordo con cui le tre concessionarie si impegnavano a specificare nei rispettivi strumenti convenzionali con l'ANAS che:

- a) le funzioni concernenti la progettazione, realizzazione e la successiva gestione delle opere afferenti la tratta di competenza di ciascuna vengano esercitate in collaborazione e d'intesa tra le tre Concessionarie;
- b) i relativi costi di costruzione, manutenzione e gestione dell'opera, così come gli introiti derivanti dall'esercizio dell'opera stessa vengano suddivisi in misura paritetica tra le tre Concessionarie;
- c) ai fini dell'esecuzione dell'intervento in forma unitaria, le Parti possano costituire una società consortile nei termini meglio specificati nel successivo articolo 3, di durata corrispondente al periodo di ammortamento delle opere, anche ove questo ecceda la scadenza di ciascuna concessione;
- d) vengano incluse eventuali deroghe al regime concessorio delle singole Concessionarie che fossero imposte dalle particolarità tecniche delle opere e dalla necessità di consentirne la comune gestione societaria. In particolare dovrà essere previsto uno specifico regime tariffario che assicuri l'equilibrio finanziario degli interventi;
- e) alla scadenza delle singole concessioni, il successore – come individuato dalla direttiva interministeriale 20.10.1998 n. 283/segr., registrata dalla Corte dei Conti – subentri nella società consortile e quindi nei diritti e negli obblighi nei confronti delle altre concessionarie.

Le Società, inoltre, si impegnavano a costituire una società consortile ai sensi dell'art. 2615 ter c.c..

L'efficacia dell'intesa era espressamente subordinata all'approvazione della stessa da parte dell'ANAS.

Il 24.10.2001 veniva sottoscritto un nuovo accordo tra il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti e il Presidente della Regione Veneto in cui, considerato, che la concessione di realizzazione e gestione del Passante era già stata assentita nell'atto aggiuntivo sottoscritto tra l'ANAS e Società Autostrade S.p.A. nel marzo del 1999 e che in data 13.10.2001 era intervenuto un accordo tra le tre concessionarie interessate dall'opera, con cui le stesse si impegnavano ad eseguire e gestire in regime di concessione il Passante autostradale di Mestre, si concordava che l'istruttoria da parte dell'ANAS relativa alla concessione alle tre Società autostradali dovesse essere conclusa entro il 30.11.2001.

Con nota di data 29.11.2001 il Commissario Straordinario dell'ANAS, ing. Vincenzo Pozzi informava le tre concessionarie e per conoscenza il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti e la DICOTER che "risultavano condivisibili gli impegni assunti con il Protocollo 13.10.2001 da parte delle tre concessionarie per la realizzazione dell'opera rispondente alla fattispecie contemplate dagli artt. 14 e 5 della Legge 12.08.1982 n. 531, in quanto la stessa rappresenta adeguamento di autostrade esistenti ai fini della sicurezza e del mantenimento del servizio, risolvendo, nel contempo, i problemi della viabilità al servizio di una grande area metropolitana, considerata la stretta connessione fisica della città di Mestre, direttamente interessata dal Passante, con la "città di Venezia".

Con successiva nota dd. 10.12.2001 prot. n. 6210 il Commissario Straordinario richiedeva alle tre Società concessionarie la presentazione di un nuovo Piano Finanziario che prevedesse l'inserimento della propria quota di competenza dell'investimento.

Con ulteriore nota dd. 15.01.2002 prot. n. 256 il Commissario Straordinario dell'ANAS, ing. Pozzi, richiedeva infine che i nuovi progetti di Piano Finanziario recepissero sia l'ipotesi della realizzazione del Passante di Mestre tra Mira / Mirano e Quarto d'Altino sia quella del tunnel autostradale.

Seguivano una serie di incontri con i vertici dell'ANAS in esito ai quali veniva assunta la decisione che le tre concessionarie si facessero carico del solo intervento del Passante in linea con gli indirizzi consolidati nel tempo e con gli orientamenti dell'Unione Europea, mentre l'ANAS si sarebbe eventualmente fatta carico direttamente dell'intervento sotterraneo, salvaguardando le tre concessionarie dagli eventuali effetti negativi sui rispettivi piani finanziari.

Successivamente, in data 31.10.2002 fu sottoscritta tra l'Ente ANAS e la Società Autovie Venete Spa la convenzione aggiuntiva che prevedeva tra l'altro la realizzazione e gestione, nella quota di un terzo, del Passante. Faceva seguito l'approvazione dell'ANAS nel febbraio 2003 del progetto preliminare avanzato del Passante per un importo di 750 M€. Nel marzo del 2003 veniva nominato il Commissario Delegato per l'emergenza socio-economico-

ambientale nella località di Mestre del Comune di Venezia, spettando quindi ad esso l'espletamento di tutte le fasi relative alla realizzazione dell'opera: la progettazione, gli espropri, la procedura di appalto, l'esecuzione ed il collaudo.

Nel giugno dello stesso anno venivano comunicate dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le politiche comunitarie Ufficio III - i contenuti delle determinazioni della Comunità Europea sulla realizzazione e gestione del Passante Autostradale di Mestre. In particolare la Comunità Europea, al fine di archiviare la procedura in corso, ha richiesto l'invio delle convenzioni aggiuntive che avrebbero dovuto prevedere la sola gestione dell'opera da parte delle tre società Concessionarie nella misura del 55% per la Società Autostrade di Venezia e Padova S.p.A., del 30% per Autovie Venete S.p.A. e del 15% per la Società Autostrade e la retrocessione all'ANAS S.p.A. dei tratti attualmente gestiti inerenti il sistema tangenziale di Mestre.

Nel novembre del 2003 il CIPE ha approvato il progetto preliminare avanzato ai sensi dell'art 3 e dell'art. 18, comma 6, del decreto legislativo n.190/2002. Successivamente, nel dicembre 2003, l'ANAS deliberava di finanziare direttamente la costruzione del Passante per la parte non coperta da contributi pubblici previsti ex lege n.166/2002 – 113,4 M€ -, tramite un contratto di finanziamento da stipulare con Infrastrutture S.p.A. La delibera prevedeva altresì l'affidamento in gestione, ad ultimazione della realizzazione dei lavori, alle tre concessionarie secondo le quote stabilite dalla Comunità Europea e con la retrocessione dei rispettivi tratti di tangenziale, con i relativi introiti da pedaggio ferma restando l'invarianza dei ricavi, al netto dei costi operativi, tra quelli del Passante e quelli della tratta retrocessa.

Seguiva nel febbraio del 2004 il nuovo atto aggiuntivo tra ANAS e Autovie Venete S.p.A. che, in sintesi, disciplinava la sola gestione da parte di Autovie del 30% del Passante (estesa di 32,3 km), stabiliva termini e condizioni per la retrocessione all'ANAS della tangenziale all'entrata in esercizio del Passante prevista per novembre 2008, assicurava ad Autovie che

i ricavi, al netto dei costi operativi, derivanti dalla gestione del Passante fossero equivalenti a quelli della tratta retrocessa come consuntivati negli ultimi 12 mesi di gestione.

Tuttavia, gli atti del 2002 e del 2004 restavano non efficaci stante l'assenza dell'approvazione ministeriale e della registrazione della Corte dei Conti.

Nel giugno del 2005 l'ANAS comunicava la necessità di procedere alla sottoscrizione di un nuovo Atto Aggiuntivo per la gestione del Passante. Seguiva quindi la firma il 22 dicembre 2005 della nuova convenzione aggiuntiva tra ANAS e Autovie Venete che sostituisce le precedenti inefficaci convenzioni e che disciplina la sola gestione da parte Autovie del 30% del Passante dall'entrata in esercizio fino alla scadenza della vigente concessione ANAS – Autovie (31/03/2017). Stabilisce inoltre i termini e le condizioni per la retrocessione all'ANAS della tangenziale, che avverrà all'entrata in esercizio del Passante, e fissa i parametri per l'equivalenza tra i ricavi al netto del Passante e quelli di gestione della tratta retrocessa. Infine, impegna l'ANAS a garantire l'equilibrio del Piano Finanziario di Autovie e a garantire per gli utenti l'indifferenza tra il pedaggio riscosso alle attuali barriere e quello completo del Passante.

In data 26 gennaio 2007, con la deliberazione n. 3, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 26 aprile 2007, il CIPE ha radicalmente mutato orientamento rispetto agli atti convenzionali aggiuntivi già sottoscritti, prevedendo sostanzialmente che l'Anas sia il soggetto gestore e realizzatore del Passante autostradale di Mestre.

Dà altresì mandato al Ministero delle Infrastrutture, alla Regione Veneto e all'Anas S.p.A. di individuare, previa verifica della compatibilità con la normativa nazionale e comunitaria, le modalità di affidamento a società per azioni, controllata in modo paritario tra la Regione e Anas S.p.A., delle attività di soggetto gestore del Passante di Mestre.

Vista la radicale esclusione di Autovie Venete dalla realizzazione e gestione dell'opera e il conseguente danno derivante dalla delibera CIPE, la Società ha presentato alla fine di mag-



gio 2007, avanti al T.A.R. del Lazio, ricorso per l'annullamento della delibera CIPE di cui sopra.

### **3.2 La terza corsia della A4 nel tratto Quarto d'Altino progr. km 11+650 – Villesse progr. km 106+150**

#### **Premesse**

L'ammodernamento del Nodo Autostradale di Venezia è stato ormai avviato con l'inizio dei lavori per la realizzazione del "Passante di Mestre" e con gli interventi di questa Società e della Concessionaria Società Venezia-Padova per adattare a tre corsie il tratto a libero pedaggio della Traversa di Mestre dell'A4. Ciò tuttavia elimina solamente uno degli elementi che oggi condizionano negativamente il grande flusso di traffico lungo il tratto terminale orientale della A4, dove si registra giornalmente un crescente stato di sofferenza con livelli di servizio incompatibili per un'infrastruttura autostradale.

Con l'obiettivo di adeguare l'intero percorso della A4, anche per la parte orientale, agli standard di servizio più appropriati che devono connotare un importante corridoio europeo quale è il n° 5, la Concessionaria ha predisposto il progetto preliminare avanzato per l'ampliamento a tre corsie per senso di marcia nel tratto Quarto d'Altino – Sistiana, con uno sviluppo complessivo di circa 112 km tra le progressive 11+650 e km 124+096,50.

L'opera, inclusa nel Primo Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche – Legge 21.12.2001 n°443 ("Legge Obiettivo") – Intesa Generale Quadro Ministero Infrastrutture e Trasporti – Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia sottoscritta il 20 settembre 2002, è stata prevista nel Piano Economico Finanziario allegato alla convenzione aggiuntiva sottoscritta con l'Anas in data 31 ottobre 2002,

Il progetto preliminare avanzato, dopo aver ottenuto l'approvazione dell'Anas nell'aprile 2003, è stato approvato anche dal CIPE nel marzo del 2005 prevedendo tuttavia, come da

atto di localizzazione della Regione Friuli Venezia Giulia, l'ampliamento a tre corsie nel solo tratto tra Quarto d'Altino (km 11+650) e Villesse (km 106+150).

Ciò comporta, rispetto a quanto previsto dal vigente Piano Finanziario, che già porta al suo interno la previsione della realizzazione della terza corsia nel solo tratto Quarto d'Altino – S. Donà di Piave (progr. km 28+000), l'estensione dell'intervento per un'estesa di circa ulteriori 78 chilometri.

Attualmente è in corso di predisposizione il progetto definitivo del tratto Quarto d'Altino – San Donà di Piave.

Per gli altri tratti (con esclusione del tratto Gonars-Villesse) lo stato del procedimento è tuttora bloccato e condizionato dalle prescrizioni che il CIPE ha imposto nella sua delibera di approvazione del Progetto Preliminare Avanzato, in particolare quella che impone alla nostra Società di armonizzare il progetto autostradale a quello della linea ferroviaria ad AV\AC, progetto non ancora presentato da parte di RFI.

In relazione alle tratte interessate dall'affiancamento ferroviario, la programmazione allegata segue fedelmente quanto indicato con lettera di data 6 luglio 2007 del Ministro delle Infrastrutture, pervenuta alla concessionaria in data 18 luglio 2007. Nel presente piano, su indicazione del Concedente non è prevista la stima della maggiore spesa derivante dalla prescrizione Cipe relativa all'armonizzazione tra la rete ferroviaria e quella autostradale.

### **3.3 Aggiornamento delle opere già previste dal vigente Piano Finanziario**

Viene confermata la realizzazione di tutte le opere già inserite e previste dal vigente Piano Finanziario, ad eccezione dell'azzeramento degli interventi previsti alla lettera k) "interventi di automatizzazione impianti di riscossione pedaggi intere tratte autostradali".

Le seguenti opere risultano alla data odierna in esercizio - seppure con alcuni investimenti previsti ancora nell'anno in corso a copertura di spese di collaudo, di possibili composizioni di controversie e di connessi costi del personale interno dedicato a tali attività -:

- piazzole di sosta lotto B, lotto C e lotto D;
- barriere fonoassorbenti in località Ronchi dei Legionari (A4) e Pozzuolo del Friuli (A23);
- riconfigurazione del nodo di Palmanova al km 93+294 dell'A4 (direttrice Udine-Venezia/Venezia-Udine);
- nuova area di servizio in sostituzione di quella di Zugliano Est dell'A23 (limitatamente alla quota cassonetto, come previsto progettualmente);
- allargamento della sezione trasversale progr. km. 0+000 (sv. di Mestre Est) e km. 3+100 (Nodo di Alemagna);
- prolungamento A28 lotto n° 28.

Sono, viceversa in corso di esecuzione:

- bretella di collegamento casello autostradale di Noventa di Piave – SS14 1° stralcio;
- nuovo casello autostradale di Ronchis;

Rispetto al piano vigente, per tutte le opere si è reso necessario procedere ad un aggiornamento dei costi.

I costi previsti per le opere sopra menzionate, a valori 2007, sono riportati nell'allegato A e suddivisi con riferimento al soggetto cui farà carico la copertura finanziaria e possono sintetizzarsi come segue:

Investimenti della Concessionaria:

opere da eseguire dal 1 ° luglio 2007 (€/milioni)	1.798,800
---	-----------

Interventi per conto terzi a carico Enti Locali (dal 1 ° luglio 2007):

Altre opere di adduzione al sistema autostradale (€/milioni)	23,058
--	--------

Gli interventi per conto terzi si riferiscono ad opere che la Società realizzerà in qualità di mandataria per conto della Regione Friuli Venezia Giulia, la cui composizione è rappresentata nella parte finale del prospetto allegato A. Tali opere troveranno parziale copertura nelle anticipazioni erogate dagli enti locali committenti.

Si ricorda, infine, nell'attesa che il progetto di realizzazione del Passante di Mestre, descritto in precedenza, assuma concretezza, sono stati realizzati degli interventi il cui costo è di € 6.072.000, per sopperire, almeno parzialmente, ai disagi derivanti dalla situazione di congestione cui la tangenziale di Mestre è attualmente già interessata.

A fronte di questi costi, la cui utilità in termini di beneficio è di breve momento, per i quali, nel piano finanziario del 19.11.1999, era prevista una copertura straordinaria mediante il ricorso ad una "addizionale", commisurata al costo di un chilometro, da applicarsi su ciascun veicolo interessato esclusivamente al transito in una o più delle barriere di Mestre (Roncade, Mogliano, Villabona) con il presente piano viene chiesta la compensazione con i benefici maturati e rappresentati nell'allegato L della convenzione di concessione.

### **3.4 Opere previste dal nuovo Piano Finanziario**

Il nuovo Piano Finanziario prevede una riclassificazione di alcune opere già indicate nella precedente convenzione, oltre all'aggiunta di ulteriori interventi resisi necessari.

Pertanto, le opere previste sono le seguenti:

- 1) A28: Completamento con la costruzione dei lotti 28 e 29 del tratto Pordenone-Conegliano
  - a) Prolungamento A28 tratto Sacile ovest- Conegliano: lotto 28
  - b) Prolungamento A28 tratto Sacile ovest- Conegliano: lotto 29
  - c) Prolungamento A28 variante della SP 41 di Pianzano lotto 28 bis
  - d) Adeguamento svincolo Pordenone Sud
  - e) A28 parcheggio scambiatore San Vendemiano
  - f) A28 Adeguamento sistema esazione pedaggio (stazioni di Godega di S. Urbano e Sacile Ovest)
  - g) A28 Adeguamento sistema esazione pedaggio (stazione di Cimpello)
- 2) A4 Nuovo casello autostradale di Ronchis al km 70+410
- 3) Piazzole di sosta di emergenza:
  - a) A4 dal km 86+883 al km 109+600 – lotto B
  - b) A23 dal km 1+460 al km 17+340 – lotto C
  - c) A28 dal km 0+000 al km 20+410 – lotto D
- 4) Aree di Servizio e Aree di sosta attrezzate e svincoli
  - a) A23 Nuova area di servizio in sostituzione di quella di Zugliano Est;
  - b) A23 Nuova area di servizio in sostituzione di quella di Zugliano Ovest;
  - c) Piano per la sicurezza autostradale: realizzazione di due Aree di sosta per mezzi pesanti;
  - d) Piano per la sicurezza autostradale: adeguamento piste di immissione in Autostrada;
  - e) Ulteriori interventi per ammodernamento ed ampliamento Aree di Servizio
- 5) A4 Riconfigurazione del nodo di Palmanova al km 93+294
- 6) Adeguamento Autostrada A4 realizzazione Terza corsia
  - a) A4 Adeguamento autostrada -Quarto D'Altino -San Donà di Piave (senza affiancamento ferroviario)
  - b) A4 Nuovo casello autostradale di Meolo al km 19+690 (senza affiancamento ferroviario)
  - c) A4 Tratto S. Donà di Piave-svincolo di Alvisopoli (San Michele al Tagliamento) (esclu-

- so) (senza affiancamento ferroviario)
  - d) A4 Nuovo casello autostradale di Alvisopoli (VE) al km 63+900 e collegamento con SS 14 (senza affiancamento ferroviario)
  - e) A4 Nuovo ponte sul fiume Tagliamento - tratto tra nuovo casello di Alvisopoli, (San Michele al Tagliamento) e nuovo casello di Ronchis (con affiancamento ferroviario)
  - f) A4 Tratto nuovo casello di Ronchis (escluso) – Gonars (con affiancamento ferroviario)
  - g) A4 Tratto Gonars – Villesse (senza affiancamento ferroviario)
  - h) A4 Nuovo svincolo di Palmanova e variante SS 352 1° lotto
  - i) Piano per la sicurezza autostradale: realizzazione spartitraffico centrale 1° lotto (Quarto-S. Donà) e 2° lotto (S. Donà-Portogruaro)
- 7) Sistemi a messaggio variabile intere tratte autostradali
- a) Pannelli a messaggio variabile
  - b) 5 nuove postazioni PMV
  - c) Strutture metalliche e CLS impianti tecnologici
  - d) Piano per la sicurezza Autostradale: informazioni utenza tramite PMV fissi e mobili
  - e) Ulteriori pannelli a messaggio variabile sulla A28
- 8) Rilevazione traffico intere tratte Autostradali
- a) Videosorveglianza
  - b) Centro Radio operativo
  - c) Monitoraggio sovrappassi
  - d) Integrazioni HW e SW sala radio TVCC
  - e) Piano per la sicurezza autostradale: videosorveglianza – nuove postazioni
- 9) Impianti Telecomunicazione soccorso e sicurezza stradale
- a) Fibre ottiche A28
  - b) Isofrequenza
  - c) Isofrequenza Polizia stradale
  - d) Piano per la sicurezza Autostradale: sistema prevenzione e controllo traffico
  - e) Nuovo impianto SOS

- f) Sostituzione impianti SDH
  - g) Rilevamento tempi percorrenza e videomonitoraggio traffico
  - h) Piano per la sicurezza Autostradale: monitoraggio trasporto merci pericolose
- 10) Barriere fonoassorbenti intere tratte autostradali
- a) Piano di risanamento acustico: barriere fonoassorbenti Pozzuolo del Friuli
  - b) Piano di risanamento acustico: barriere fonoassorbenti Ronchi dei Legionari
  - c) Piano di risanamento acustico: barriere fonoassorbenti Marcon
  - d) Piano di risanamento acustico: barriere fonoassorbenti Campoformido
  - e) Piano di risanamento acustico: barriere fonoassorbenti Duino Aurisina
  - f) Piano di risanamento acustico: barriere fonoassorbenti Azzano Decimo
  - g) Piano di risanamento acustico: barriere fonoassorbenti Fiume Veneto
  - h) Piano di risanamento acustico: barriere fonoassorbenti Pasian di Prato
  - i) Piano di risanamento acustico: ulteriori interventi (esclusa terza corsie e Villesse-Gorizia)
- 11) Adeguamento Centro Servizi/Stazione esazione/Caserme Polstrada
- a) razionalizzazione spazi nuova palazzina Centro servizi di Palmanova
  - b) rifacimento barriere casello di Portogruaro
  - c) rifacimento barriere esistenti
- 12) Innovazioni gestionali intere tratte autostradali
- 13) Bretella di collegamento del casello autostradale di Noventa di Piave (A4) alla SS 14 -1 ° stralcio
- 14) Adeguamento sezione autostradale raccordo Villesse-Gorizia
- a) Adeguamento raccordo autostradale Villesse – Gorizia
  - b) Villesse-Gorizia:interventi urgenti messa in sicurezza Ponte Isonzo e barriere sicurezza 1 ° stralcio Ponte Isonzo
  - c) Villesse-Gorizia:interventi urgenti messa in sicurezza Ponte Isonzo e barriere sicurezza 2 ° stralcio Barriere sicurezza

15) Allargamento sezione trasversale A4 tra km 0+000 svincolo Mestre est e km 3+100 nodo di Alemagna



## **4. FINALITA' E CONTENUTI DEL PIANO FINANZIARIO**

Nella configurazione del regime tariffario di cui alla delibera CIPE del 07.12.1994, il ruolo del piano finanziario è chiaramente indicato quale strumento per la determinazione degli eventuali ulteriori adeguamenti delle tariffe di pedaggio in aggiunta a quelli derivanti dal price-cap, ma finalizzati esplicitamente al conseguimento di determinati obiettivi come individuati al paragrafo 3.1 della citata delibera CIPE alla quale si fa riferimento.

Al fine di consentire il conseguimento di tali obiettivi straordinari (ove condivisi dal concedente e dal concessionario) la citata delibera aveva previsto la redazione di un piano finanziario per la individuazione e la quantificazione delle necessarie risorse (eventuali contributi, proroghe, adeguamenti tariffari aggiuntivi rispetto al price-cap).

La delibera CIPE 20.12.1996, individuando lo schema regolatore “a regime”, assegnava al piano finanziario, definito quale supporto all'inquadramento istituzionale della relazione tra concedente e concessionario ed alla sua evoluzione, le funzioni di ripristino dell'equilibrio economico-finanziario.

Inoltre al paragrafo 4.2 della delibera venivano confermati i contenuti delle precedenti delibere che non siano modificati dalla nuova, nel senso che il piano finanziario come definito dalla nuova delibera non si aggiunge ma si sostituisce a quello di cui alla delibera 07.12.1994 con finalità ampliate.

La Direttiva interministeriale di cui al precedente paragrafo 1.1.9 aveva introdotto il nuovo elemento per cui la proroga della concessione - comunque intesa come variabile di equilibrio finanziario - viene svincolata dal raggiungimento dell'effettivo termine convenzionale, consentendo al concessionario d'origine di gestire l'opera soltanto fino al ristoro delle risorse, divenute insufficienti sia per effetto della compressione tariffaria antinflattiva sia per i ritardi accumulati nella realizzazione delle opere per cause non imputabili alla Concessionaria. Il descritto quadro normativo è stato integrato ed in parte superato dalle recenti norme del 2006 e 2007 citate in premessa ed in particolare dalle Direttive Cipe relative alla regolazione del settore autostradale. Il presente piano è stato, pertanto, redatto nel rispetto delle nuove regole previste per il riequilibrio dell'intero programma degli investimenti.

### **4.1 Riferimento temporale**

La data di decorrenza è collegata al periodo cui si riferisce l'ultimo bilancio approvato per cui l'anno “base” rimane fissato nel 2006. Tuttavia si segnala che a seguito della richiesta avan-

zata dalla Capogruppo Friulia S.p.A. - Finanziaria Regionale Friuli Venezia Giulia la società, dall'esercizio 2006, ha modificato la decorrenza dell'esercizio sociale; pertanto nel presente piano economico-finanziario gli esercizi decorrono dal 1° luglio al 30 giugno dell'anno successivo e conseguentemente tutte le poste relative a investimenti, ricavi e costi sono riferibili al medesimo orizzonte temporale.

Il periodo in cui si estende il piano finanziario si proietta all'anno 2038, termine necessario ad assicurare l'equilibrio delle risorse ed il recupero del capitale investito.

Ferma restando la durata del periodo di piano necessaria al raggiungimento del "naturale" equilibrio nei termini prospettati (termine anno 2038), a seguito dell'applicazione della richiamata Direttiva per la revisione degli strumenti convenzionali del 20.10.1998, la concessione viene confermata sino alla data del 31 marzo 2017, laddove non fossero conseguibili sue ulteriori estensioni temporali, anche in relazione ai cospicui investimenti sulla rete già assentita in concessione per il necessario mantenimento di un adeguato livello di servizio e integrazione nel più articolato sviluppo del corridoio plurimodale transeuropeo n. 5.

## **4.2 Inflazione e volumi di traffico**

### **4.2.1 Inflazione**

I valori esposti nel presente piano finanziario sono espressi in moneta costante al potere di acquisto dell'anno 2006. La tariffa applicata è quella in vigore al 1° gennaio 2007. Le variazioni degli introiti da pedaggio attribuibili all'inflazione risultano esogene e sono contenute nella formula del "price-cap"  $\Delta T \leq \Delta P - X + K$ , descritta al paragrafo 4.1 della delibera CIPE del giugno 2007. Alla tariffa così individuata si aggiunge o sottrae una componente relativa al fattore di qualità secondo le modalità individuate dalla delibera CIPE n. 319 del 1996 e successive integrazioni anche ai sensi del comma 3 dell'art. 21 della Legge 47/2004. Sono invece rappresentate le variazioni degli introiti derivanti dall'incremento dei volumi di traffico e dalle modifiche dell'estesa autostradale.

### **4.2.2 Volumi di traffico**

In sede di revisione del piano economico-finanziario si è proceduto ad un aggiornamento delle previsioni di traffico.

Nella presente relazione si riprendono, in continuità con le relazioni precedenti, i criteri metodologici di base e i principali elementi di calcolo utilizzati per aggiornare le previsioni di

traffico nell'arco temporale 2006 – 2038, coerentemente con gli aggiornamenti del programma degli interventi previsti nel Piano Finanziario.

Si sottolinea innanzitutto che le consistenti modificazioni che, nei prossimi anni, interesseranno sia il sistema dell'offerta, che quello della domanda di trasporto nell'area geografica oggetto di studio, assumono grande rilevanza nella formulazione di previsioni relative ai volumi di traffico che potranno manifestarsi sulle tratte autostradali di competenza della Società. Per ottenere degli scenari previsionali attendibili è stato necessario, dapprima, scomporre la problematica in una serie di passi metodologici affrontabili con specifici strumenti di calcolo e, secondariamente, ricomporre i risultati ottenuti per raggiungere un quadro complessivo focalizzato sugli elementi di maggiore interesse.

Per simulare gli effetti suscettibili di prodursi in seguito alle modifiche del sistema infrastrutturale, si è impiegato un modello della mobilità rappresentativo del sistema viario principale nell'area di influenza delle A4, A23, A28 e della direttrice Villesse – Gorizia. Tale modello, di tipo dinamico, è un modello di assegnazione delle matrici del traffico alla rete in cui si assume che la scelta di un itinerario dipenda, in primo luogo, dal tempo di viaggio. I tempi di viaggio dipendono, a loro volta, dalle caratteristiche delle strade e degli incroci, dalle lunghezze degli itinerari e dal grado di carico presente sugli archi e nelle intersezioni. Quest'ultimo aspetto gioca un ruolo tanto più rilevante quanto più i flussi di traffico sono elevati ossia prossimi alla capacità delle strade. In reti cariche, il tempo di percorrenza di un arco e il tempo di svolta  $t_{corr}$  sono determinati da funzioni CR (capacity restraint), che descrivono le correlazioni tra il corrente volume di traffico,  $q$ , e la capacità  $q_{max}$ . Nella fattispecie si sono adoperate funzioni CR conformi alle specifiche dell'HCM ("Highway Capacity Manual" 2000). Il risultato di queste correlazioni è appunto il tempo di viaggio corrente  $t_{corr}$ :

$$t_{corr} = t_o (1 + a (q / c \cdot q_{max})^b)$$

con:

$t_{corr}$  = tempo di viaggio corrente nella rete carica (s)

$t_o$  = tempo di viaggio nella rete scarica (s)

$q$  = volume di traffico su di un elemento di rete e nell'unità di tempo

$q_{max}$  = capacità dell'elemento di rete

$a, b, c$  = parametri sperimentali.

A questo tempo corrente, che rappresenta l'impedenza propria dell'arco, possono essere aggiunti altri "tempi", che rappresentano "impedenze" particolari. Nel caso di archi a pedaggio, si è costruita una particolare impedenza rappresentativa di questo fattore.

Nel modello impiegato si sono assegnate più matrici di domanda (categoria dei veicoli leggeri e categoria dei veicoli pesanti) contemporaneamente, attraverso un procedimento "multiequilibrio". Questo procedimento consente di tenere conto di vincoli diversi per le categorie sulla rete (impossibilità di usare determinate strade, impossibilità di effettuare determinate manovre o limiti di velocità diversi). Il modello effettua così una ricerca di itinerario che considera l'impedenza specifica per ogni classe di domanda.

Per quanto attiene all'area di studio, il modello è stato esteso ad un'area vasta, delimitata, ad ovest, dal tracciato della S.S. 13, fino all'area di Mestre e, ad est, comprendente il territorio Sloveno fino a Lubiana. La versione attuale del modello comprende dunque un grafo dell'intera rete della viabilità principale della Regione Friuli Venezia Giulia, di parte di quella della Regione Veneto e degli archi principali della zona prossima ai confini orientali, situata in Slovenia.

Per quanto attiene alla domanda da assegnare, si sono costruite delle matrici origine/destinazione inizialmente a partire dai dati territoriali ISTAT; l'aggiornamento e l'integrazione delle stesse è poi avvenuta per fasi successive, con il supporto di un'ampia base di dati reali sui flussi di traffico riferiti agli anni 2004 - 2006, per i quali si ha una buona disponibilità di informazioni attinenti ad un vasto insieme di tronchi stradali. Nel corso degli anni, diverse rilevazioni su archi della viabilità ordinaria sono state condotte a cura della Società. Per quanto attiene all'area Slovena, recentemente sono stati ottenuti dalla Società DARS dati dettagliati sui flussi di traffico presenti sulla rete autostradale dai confini di Nova Gorica, Ferneti e Pese, fino alla tangenziale di Lubiana. Si precisa dunque che il modello viene periodicamente aggiornato con dati di traffico reali e che, attualmente, è in corso un ulteriore perfezionamento dello stesso, finalizzato a dettagliare maggiormente la situazione della rete della viabilità ordinaria, specialmente nelle zone più prossime ai corridoi autostradali.

Per poter utilizzare un modello di tipo dinamico, le simulazioni dei flussi di traffico sono condotte su scenari orari. Sono stati ricostruiti gli scenari 7.00 – 8.00, 8.00 – 9.00 e 17.00 – 18.00, che rappresentano, per la maggior parte delle realtà, delle condizioni di punta.

I dati sui volumi di traffico sono articolati nelle due componenti dei veicoli leggeri e dei veicoli pesanti (nel modello di simulazione sono espressi in termini di veicoli equivalenti).

Tutti i dati ottenuti attraverso le simulazioni sono poi estesi ai valori del TGM sui singoli tronchi. Questa operazione è condotta sulla base dei rapporti esistenti tra i valori dei flussi nelle

diverse fasce orarie ed i valori giornalieri del traffico, peraltro variabili nei diversi mesi, effettivamente rilevati ai caselli autostradali. A questo proposito, è stato messo a punto un data base relazionale sui dati di traffico autostradali, che consente l'estrazione e l'analisi di tutti gli scenari necessari.

Lo strumento di calcolo permette così di individuare degli scenari su base giornaliera e, successivamente, su base annua.

Ricostruita quindi la situazione esistente di riferimento (anno 2006), articolata attualmente su tre scenari temporali orari significativi, si è passati alla fase previsionale dei carichi di traffico, in cui sono stati simulati gli scenari di carico suscettibili di prodursi a fronte di specifiche modifiche della configurazione della rete oppure delle condizioni operative della stessa.

Per le presenti finalità sono state condotte più simulazioni previsionali, riferite alle più rilevanti configurazioni che la rete potrebbe assumere nel periodo 2006 – 2038. In particolare, oltre agli scenari orari 2006 (stato di riferimento), sono stati simulati quelli relativi agli anni 2011, 2013 e 2016.

Lo scenario 2011 ha inteso rappresentare una prima modifica delle condizioni operative della rete collegate al completamento della A 28. Si è tenuto conto del nuovo sistema di pedaggiamento che comprende un pedaggio virtuale alla barriera di Portogruaro pari a 5 km, l'applicazione di un pedaggio, riscosso realizzando un "casello a portale", sul tratto Cimpello – Pordenone Centro Commerciale all'Ingrosso, a tariffa fissa di 10 km, l'applicazione di un pedaggio virtuale alla barriera di Sacile Ovest pari a 5 km e l'applicazione di un pedaggio normale sul tratto Conegliano – Sacile Ovest, con casello intermedio a Godega. Questa configurazione era stata individuata con il supporto di uno studio, nell'ambito del quale erano state condotte specifiche analisi O/D nell'area d'influenza oltre che numerosi rilevamenti di flussi veicolari; le finalità erano state quelle di individuare quella configurazione infrastrutturale (numero ed ubicazione dei caselli sulla A 28) e quella configurazione di pedaggio tendente ad ottimizzare l'uso della maglia viaria complessiva della zona d'influenza e, al tempo stesso, consentendo un buon risultato finanziario. In altri termini, si era ricercata quella soluzione capace di distribuire il traffico in modo da interpretare nel modo più corretto la gerarchia funzionale della maglia viaria, non soltanto dell'asse autostradale, ma anche della viabilità ordinaria adiacente ed alternativa, volendo quindi assicurare su quest'ultima adeguate condizioni di funzionamento e, al contempo, volendo mantenere il ruolo attuale della A 28, quale direttrice al servizio del territorio per gli spostamenti di medio raggio. Nella zona, questi ultimi sono determinati soprattutto dal potere di attrazione/generazione della conurbazione pordenonese e delle polarità contermini appartenenti alle Province di Udine, Treviso e Venezia. In questa configurazione previsionale sono comprese anche diverse opere acces-

sorie realizzate da Autovie Venete finalizzate, da un lato, a decongestionare la viabilità ordinaria adiacente, specie di attraversamento di centri abitati (in questo caso, in particolare, la S.S. 13) ed, in parte, tese a favorire l'accessibilità all'infrastruttura autostradale dalle aree produttive e/o commerciali, come pure dalle zone ad alta densità di urbanizzazione. Queste opere riguardano la bretella S.S. 13 (svincolo di S. Giovanni del Tempio) – zona industriale “La Croce”, la bretella S.S. 13 – Caneva (a sostegno delle aree produttive di Cornadella e Stevenà), la bretella A 28 – S.P. 41 e la bretella A 28 – S.S. 13 in corrispondenza di Godega.

Nel secondo scenario previsionale, centrato sul 2013, si è assunto, oltre alle opere di cui al precedente scenario, il quasi completamento della direttrice autostradale Villesse – Gorizia e la realizzazione di altre opere accessorie, in particolare la bretella A 4 (casello di Redipuglia) – S.P. 19, il nuovo casello di Ronchis e la variante alla S.S. 352 Palmanova – Cervignano. Come per la A 28, anche per quanto riguarda la direttrice Villesse – Gorizia si è assunta la configurazione di pedaggiamento che è stata individuata con il supporto dei risultati di uno studio specifico, che ha preso in considerazione il sistema della mobilità dell'Isontino. Lo schema prevede l'applicazione di un pedaggio virtuale di 10 km alla barriera di Villesse ed il mantenimento dell'intera struttura aperta fino a Gorizia. Anche questa scelta è stata operata con l'obiettivo di assorbire i movimenti di medio e lungo raggio, anche attratti dalla favorevole connessione con il sistema autostradale sloveno assunto completato nella valle del Vipacco, decongestionando la viabilità ordinaria.

A questo proposito, si fa osservare che, per la definizione di questo scenario, sono state stimate, di massima ed anche sulla base di risultanze campionarie condotte presso gli utenti nel corso degli studi riguardanti la direttrice Villesse – Gorizia, le relazioni presenti tra il territorio Sloveno e quello Italiano lungo il corridoio est – ovest. Le stime, che hanno fornito dei valori di base, sono poi state rapportate ai valori dei flussi di traffico che, come sopra detto, sono reali e misurati. Naturalmente, si tratta di valutazioni ancora approssimate, in quanto non sono attualmente disponibili informazioni articolate, utili cioè a studi di dettaglio sulle condizioni del traffico presenti sui singoli archi della rete stradale reale, riguardanti gli spostamenti che avvengono tra i due Paesi e che comprendono anche viaggi di attraversamento ossia aventi O/D esterni ad Italia e Slovenia. Ancor più difficile è prevedere l'andamento di questi spostamenti negli anni a venire.

Questo scenario previsionale del 2013 è risultato complicato anche dalla presenza di cantieri per la realizzazione della 3a corsia sulla A 4. A questo fine, nel modello, si è ipotizzata, sempre secondo i criteri definiti dall'Highway Capacity Manual 2000, una riduzione dei livelli di servizio e quindi un rallentamento del traffico in corrispondenza dei lavori, ove verrebbero

comunque mantenute due corsie di marcia, anche se di larghezza ridotta rispetto alla sezione corrente. Ciò è suscettibile di determinare delle temporanee contrazioni dei flussi di traffico.

Nello scenario previsionale 2016, oltre ad essere operativa la nuova direttrice Villesse – Gorizia dal 2014 e le altre opere suddette, vengono considerati completati i lavori della 3a corsia della A 4. In questa configurazione è necessario ipotizzare la modifica delle curve di deflusso e quindi l'incremento del livello di servizio della A4. Ciò è suscettibile di determinare aumenti nei volumi di traffico su questa struttura, per la quale si può prevedere un recupero di attrazione rispetto all'itinerario A27 – A28, che era invece stato favorito a partire dal completamento della A 28 e soprattutto nel periodo dei lavori sulla stessa A4.

Come già specificato, ogni scenario ha fornito dei valori orari di traffico sui singoli tronchi del sistema di studio ed ha permesso di valutare non soltanto i livelli di carico sui tronchi autostradali di competenza, ma anche quelli che potrebbero manifestarsi sui tronchi della viabilità ordinaria "alternativa". In particolare, questo aspetto consente la valutazione delle potenziali ridistribuzioni di traffico conseguenti ai lavori di realizzazione della 3a corsia della A 4.

Da questi valori orari, si sono poi ottenuti i valori del TGM e, per ogni direttrice, i valori dei veicoli x km su base annua. In questo calcolo, si sono considerati sia i valori derivanti da pedaggio reale, che virtuale.

Si è passati poi alla fase successiva in cui i risultati ottenuti, espressi in veic/km all'anno di riferimento, ossia al 2006, sono stati attualizzati ai fini delle previsioni sull'arco temporale 2006 – 2038. A partire dal 2010 è anche significativo, a seguito dell'entrata in esercizio del Passante di Mestre, un decremento dei veic/km pertinenti alla A 4 rispetto alla situazione attuale.

Queste operazioni sono state condotte separatamente per ciascuna arteria, ossia A4 ed A23, A28 e direttrice Villesse – Gorizia, in quanto ciascuna presenta una diversa collocazione temporale, sia per quanto attiene i lavori, che per quanto riguarda l'entrata in esercizio delle nuove tratte o delle tratte potenziate. L'attualizzazione è stata condotta partendo da coefficienti di incremento del traffico che raccordano gli attuali tassi di crescita (registrati cioè negli ultimi anni) e quelli calcolati sul lungo periodo. Tali andamenti di base sono stati individuati in assenza di perturbazioni macroscopiche del sistema infrastrutturale.

In pratica, per i primi due anni che compaiono nella tabella finale, cioè il 2005 ed il 2006, si sono assunti i dati di esercizio; l'andamento ipotizzato fino al 2010 è poi quello che non prevede trasformazioni infrastrutturali sulla rete di competenza. I coefficienti di crescita di tipo "generale" sono stati individuati sulla base dei seguenti elementi.

Il punto di partenza è dato dal criterio di elaborazione delle previsioni relative al volume del traffico secondo il quale si ipotizza che l'evoluzione segua l'andamento della c.d. funzione logistica

$$f(t) = \frac{T}{(1 + ae^{-bt})}$$

dove  $f(t)$  rappresenta il valore del traffico in funzione del tempo,  $a$  e  $b$  i parametri di definizione della curva approssimante e  $T$  il valore asintotico di saturazione.

Per individuare un livello di saturazione sufficientemente appropriato allo specifico contesto geografico è necessario tenere conto di una serie di fattori, alcuni dei quali derivanti da valutazioni di carattere tecnico e connesse alle caratteristiche delle infrastrutture ed alla capacità delle stesse, altri derivanti dall'andamento del traffico negli ultimi anni ed in particolare nel 2004, nel 2005 e nel 2006, ed altri connessi alle condizioni generali del sistema socio-economico che esercitano un'influenza cospicua sull'evoluzione del fenomeno. Non si può infatti prescindere dalla considerazione che la determinazione del processo generatore dell'andamento del traffico richiede non soltanto uno studio basato sui principi dell'ingegneria del traffico che gestiscono il rapporto domanda/offerta, ma anche di disporre di altre variabili esogene.

Così, per quanto riguarda i primi due aspetti, ossia le caratteristiche delle infrastrutture e l'andamento del traffico negli ultimi anni, è stata ipotizzata, per il sistema A4-A23-A28 e, dal 2010, A4-A23, una logistica con un livello di saturazione teorico pari a 43.200 e 28.800 vtmg, rispettivamente per il traffico leggero e per quello pesante. Tale valore, che si collega quindi, in parte, al valore della portata di servizio ritenuto accettabile per i tronchi autostradali ( $0.8 \times$  capacità teorica HCM e quindi pari a 1600 veic.eq./h per corsia) e, in parte, alla curva di tendenza dimostrata dall'andamento del traffico negli ultimi anni, conferma, tra l'altro, l'esigenza di disporre di una terza corsia sulle tratte caratterizzate da maggior carico. È ben noto tuttavia come lo sviluppo industriale, commerciale e turistico, le politiche economiche interne ma anche internazionali (specie in zone di confine come quella interessata dallo studio) ed altri eventi non prevedibili abbiano un'influenza così rilevante sul traffico, da poter determinare sia nel breve che nel lungo periodo modifiche non trascurabili della curva di tendenza. Per individuare un trend di crescita descrivibile con modelli statistici analitici quantitativi sarebbe necessario avere a disposizione serie storiche di dati tra loro omogenei non soltanto riferiti al traffico ma anche ai fattori descrittivi del contesto economico e sociale e ciò anche dei Paesi confinanti.



Si è quindi adottato un procedimento grafico qualitativo che ha consentito di descrivere un trend di crescita interpretativo della specifica realtà. Tale trend si è comunque basato su un'evoluzione direttamente ottenibile dai dati rilevati fino alla data attuale, fatte salve alcune condizioni al contorno, che riguardano separatamente le due categorie dei veicoli leggeri e di quelli pesanti.

In particolare, per quanto concerne i veicoli leggeri, va innanzitutto osservato che, passando dai dati 2004 ai dati 2005, il coefficiente di crescita dei veicoli x km è risultato del 1,28%, mentre passando dal 2005 al 2006, tale coefficiente è risultato pari al 2,50%, con ciò interpretando le potenzialità che questa componente della domanda ancora esprime. Ciò si collega, in particolare, agli incrementi di mobilità, specialmente turistica, che possono manifestarsi a seguito dell'evoluzione delle condizioni economiche nei Paesi dell'Est. Si sono osservati trend positivi sia riferibili ad utenti originati in questi Paesi, che riferibili ad utenti dell'Europa occidentale che frequentano i poli turistici, specialmente balneari, di Istria e Croazia. Pur a fronte di questi elementi, si è ritenuto ragionevole adottare, per gli anni dal 2007 in poi, un trend di crescita più contenuto che, pur raccordandosi con il valore emerso in questi ultimi anni, si mantiene, dal 2012 in poi, al di sotto del 2% e, raggiunge, ancorché lentamente, il livello di saturazione al 2029.

Per quanto riguarda la componente del traffico commerciale che, come noto, è molto variegata e si compone di categorie anche molto diverse fra loro, si è partiti ancora dai dati reali degli ultimi anni, che hanno messo in evidenza una crescita del 5,1% al 2005 e del 6,12% al 2006, sempre in termini di veic/km. Nello stabilire la curva di tendenza per questa componente, si è, d'altro canto, anche dovuto considerare che la distribuzione traffico pesante / traffico complessivo è attualmente, sempre in veicoli x km, del 29% circa e tende ad aumentare.

Ora, per questa componente, è necessario tenere conto, per quanto possibile, anche di altri fattori. Il primo è rappresentato dalla volontà politica, anche internazionale, di favorire il trasporto su rotaia e l'intermodalità, con l'obiettivo di raggiungere livelli di mobilità sostenibile nel futuro a lungo termine (si consideri quanto contenuto nel Libro Bianco dei Trasporti Europeo del 2001). Ciò dovrebbe portare ad una riduzione del trasporto merci su gomma. Per raggiungere questo obiettivo, è necessario considerare che vi saranno anche consistenti investimenti nel sistema trasporti internazionale (opere appartenenti al Corridoio V – si considerino, a questo proposito, le recenti determinazioni riguardanti l'alta velocità ferroviaria, che interessa in modo significativo le aree del Nord – Est italiano -, le autostrade del mare ed i centri intermodali). Le modifiche sostanziali nel sistema di trasporto merci e persone sono previste a partire dal 2020 – 2025.

Queste politiche dovrebbero quindi far registrare ancora per alcuni anni una crescita nel traffico pesante seguita poi da un'inversione di tendenza e quindi da un andamento negativo. Non esistono però elementi concreti che permettano di quantificare tempi ed effetti della riuscita di questi indirizzi. Si è quindi ipotizzato che la crescita del traffico pesante negli anni sarà tale che, al raggiungimento della saturazione per questa componente, che potrebbe avvenire nel 2021, non si potrà comunque superare il 26% del volume registrato nel 2006. L'aumento prevedibile fino al 2021 si collega, in primo luogo, agli effetti geopolitici dell'allargamento dell'EU da 15 a 25 Paesi ed al futuro accesso all'EU della Croazia. Data la vicinanza di queste trasformazioni al contesto territoriale della Regione Friuli – Venezia Giulia, non è possibile trascurare i ribaltamenti, generalmente di segno positivo, suscettibili di prodursi sul trasporto delle merci e, conseguentemente, sui flussi di traffico che interesseranno la rete di competenza della Società. A partire dal 2021 si potrebbero invece cominciare a manifestare gli effetti di una politica dei trasporti più mirata al contenimento dei flussi delle merci su gomma.

In definitiva, con il presente studio, pur non sussistendo ancora elementi che permettano di quantificare i tempi e gli effetti dei suddetti indirizzi politici e dell'insieme delle variabili influenti si è adattata sia la curva evolutiva del traffico leggero, che quella del traffico pesante per renderla più rispondente al contesto territoriale specifico della nostra area geografica ed ai dati registrati negli ultimi anni.

Stabiliti i trend generali dell'evoluzione per le due componenti, si sono quindi potuti attualizzare gli scenari di traffico simulati, ottenendo così la sovrapposizione degli effetti prodotti sul sistema dall'avvio della costruzione di alcune opere rilevanti sul piano dei trasporti regionali e la conseguente apertura di cantieri sulla stessa rete autostradale esistente. Naturalmente, in conseguenza della articolazione effettiva dei vari cantieri, che è operativamente più complessa di quanto non si sia potuto tenere conto nel procedimento di previsione adottato, e delle condizioni operative che, al momento attuale, non possono essere eccessivamente dettagliate, i risultati specifici per ciascun anno e specialmente le variazioni più consistenti potranno presentare, nella realtà, una maggiore gradualità su più anni.

I valori così ottenuti, espressi in termini di veic/km, dal 2006 al 2038, sono anche stati corretti per tenere conto degli effetti derivanti dalle modifiche introdotte dall'entrata in esercizio del Passante di Mestre. Come previsto dalle disposizioni della Comunità Europea si è infatti tenuto conto della dismissione della tangenziale di Mestre all'entrata in esercizio del Passante e quindi della perdita del pedaggio virtuale applicato al traffico in transito alle barriere di Mestre. Questi effetti sono percepibili a partire dal 2010.

Il valore totale del traffico (veic/km) sulla rete di competenza risulta quindi ottenuto dalla somma delle quote di pertinenza della A 4 – A 23, della A 28 e della direttrice Villesse – Gorizia, a partire dall'anno di entrata in esercizio di ciascuna di queste infrastrutture. Da queste elaborazioni si sono dedotti i coefficienti “globali” che esprimono, nell'insieme, l'andamento ipotizzabile del traffico sulla rete di competenza (A 4, A 23, A 28 e Villesse – Gorizia). Il procedimento di calcolo ha evidenziato, nel complesso, un mantenimento nella crescita del traffico fino al 2010, una contrazione che coinvolge gli anni 2011 e 2013 ed una successiva ripresa, con un incremento significativo a partire dal 2016, anno in cui sarebbero completate le opere previste dal Piano Finanziario.

In conclusione, relativamente alle ipotesi di evoluzione del traffico illustrate, si propongono alcune riserve. Si vuole sottolineare come il volume di traffico che si registra su un'arteria autostradale è influenzato da diverse variabili economiche, politiche e culturali anche di difficile identificazione e quantificazione temporale specie per arterie con la collocazione geografica di quelle della Società Autovie Venete.

A questo proposito, si possono ricordare, in particolare:

- gli effetti dello sviluppo industriale e commerciale nelle zone più o meno limitrofe alla rete in concessione anche esterne al territorio nazionale;
- l'entrata in esercizio di nuove infrastrutture in Italia e all'estero (ad es. la Cimpello-Sequals-Gemona, la Pedemontana Veneta, le Tangenziali di Udine, la Cervignano-Palmanova, il completamento della Grande Viabilità Triestina e del raccordo con il valico di Rabuiese, le diverse tratte in Slovenia inserite nel corridoio paneuropeo V, ecc.);
- l'evoluzione dell'intermodalità;
- l'influenza di scelte di politica economica interna ed internazionale sulle modalità di trasporto.

### **4.3 Fonti di finanziamento esterne e costi relativi**

Per i mutui previsti si è assunta una remunerazione pari al 5% annuo che corrisponde al tasso BCE + 1, previsto nel 2007. La durata dei piani di ammortamento, a rate costanti, è prevista in vent'anni.

Come si evince nella tabella 1 (Conto finanziario dei flussi) e tabella 5 (Conto del fabbisogno finanziario e della relativa copertura) il ricorso a nuovi prestiti ammonta a € 1.420 milioni.

### **4.4 Remunerazione delle liquidità**

E' stata introdotta l'ipotesi di una remunerazione della liquidità aziendale secondo un tasso a

breve del 2%.

#### **4.5 Costi di gestione**

Si suppone che la struttura aziendale si incrementi in relazione all'entrata in esercizio di nuove tratte autostradali, ipotizzando, tuttavia, progressivi ulteriori recuperi di produttività che consentano di contenere nel tempo il costo del fattore lavoro.

In relazione agli interventi di manutenzione e rinnovo la cui programmazione è ipotizzata al prospetto B dell'elaborato, è stato previsto l'accantonamento periodico all'apposito fondo disciplinato dalla normativa fiscale (art. 107 n. 2 D.P.R. 917/86) ed il rispettivo impiego finanziario derivante dall'utilizzo secondo la dinamica ben evidenziata nel Conto economico tab. 2.

Tutti i rimanenti costi riferiti all'acquisizione di servizi, non direttamente correlabili all'estesa autostradale, sono considerati costanti con riferimento ad un fabbisogno aziendale allineato all'attuale configurazione della struttura.

#### **4.6 Ammortamento finanziario**

Con riferimento alle considerazioni già introdotte nella parte preliminare del presente commento (paragrafo 1.2 - "strumenti correlati" e paragrafo 2.2 - "regime tributario") si precisa in questa sede che - a seguito dell'opzione esercitata dalla società con l'approvazione del bilancio del 1996 a favore del mantenimento della deducibilità fiscale dell'ammortamento finanziario relativo ai beni gratuitamente reversibili costituenti il corpo autostradale e dell'ammortamento tecnico dei residui beni strumentali ancorché reversibili - gli effetti dell'ammortamento finanziario si producono, nel presente piano, coerentemente al passato e cioè in misura proporzionale al differenziale fra ricavi e costi di gestione (comprensivi questi ultimi degli "utilizzi" del fondo di rinnovo in luogo dell'accantonamento) e adeguati alla globalità degli investimenti previsti.

#### **4.7 Copertura degli investimenti**

Gli investimenti proposti, ad eccezione di quanto già precisato in merito ai lavori per conto terzi, troveranno copertura in primo luogo nel flusso di cassa generato dalla gestione reddituale (autofinanziamento) e dallo smobilizzo delle attività disponibili, come risulta dal conto finanziario (tabella 1); successivamente, negli esercizi dal 2010/2011 al 2016/2017, è previsto il ricorso al mercato del credito per un importo complessivo di 1.420 milioni di Euro come già anticipato al precedente paragrafo 4.3. La suddivisione delle erogazioni dei finan-

ziamenti a lungo termine e del relativo piano di ammortamento è dettagliata nel prospetto allegato C.

Per la copertura dei fabbisogni non sono stati previsti aumenti di capitale.

#### 4.8 Manovra tariffaria

Si evidenzia in questo paragrafo l'applicazione di un gradino tariffario aggiuntivo, determinato sulla base dei fattori "X" e "K", rispetto agli adeguamenti tariffari derivanti dall'applicazione della formula del price-cap integrata con la componente relativa alla qualità, a parziale copertura dei fabbisogni finanziari relativi alla realizzazione degli investimenti previsti nel piano.

Di seguito si riporta la dinamica di incremento delle tariffe nel periodo 2008÷2022, determinata sulla base della metodologia di cui alla Delibera Cipe relativa alla Direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale:

anni	Gradino tariffario aggiuntivo rispetto al "price-cap"	%
2008	1,0000	0,00%
2009	1,0300	3,00%
2010	1,0609	3,00%
2011	1,0927	3,00%
2012	1,1255	3,00%
2013	1,2324	9.50%
2014	1,3495	9.50%
2015	1,4777	9.50%
2016	1,6181	9.50%
2017	1,8034	11,45%
2018	2,0099	11,45%
2019	2,2400	11,45%
2020	2,4965	11,45%
2021	2,7823	11,45%
2022	3,1009	11,45%

## 5. ANALISI DEI RISULTATI

Dall'analisi del conto economico previsionale del periodo 2006/2007-2037/2038, risultante dall'interazione delle variabili sopra descritte, emerge una costante situazione di equilibrio della gestione operativa (risultato operativo positivo: rigo 2.29 della Tabella 2 - "Conto Economico").

Il contributo positivo della gestione finanziaria alla formazione del reddito diminuisce nei primi anni in relazione allo smobilizzo delle attività disponibili, diventa negativo nel 2014/2015 per ritornare di segno positivo nel 2030/2031.

Il reddito netto d'esercizio, ottenuto sommando i risultati operativi con i risultati della gestione finanziaria, tenendo altresì conto dell'imposizione fiscale, è di segno positivo per tutto il periodo considerato.

Alla scadenza della concessione, fissata al 31 marzo 2017, le opere previste all'art. 2, lettere a), b), c) e d), della convenzione del 7 dicembre 1999, risultano completamente ammortizzate. Il valore residuo da ammortizzare delle opere diverse da quelle appena citate, alla medesima data, risulta pari a 1.748 milioni di Euro e costituisce indennizzo a favore del Concessionario uscente.

E' prevista la distribuzione di dividendi nella misura del 25% degli utili netti.

Nel prospetto "H" è data evidenza del calcolo del tasso di rendimento interno (TIR degli azionisti). Il valore emergente dal conteggio, alla scadenza della concessione risulta pari al 6,48%.

Trieste, 7 novembre 2007

IL PRESIDENTE  
(dott. Giorgio Santuz)