



**Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili**

Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali

---

## **III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica**

Sottoscritta il 12 ottobre 2007

**Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili**

Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali

**Autostrade per l'Italia S.p.A.**

---

**III atto aggiuntivo  
alla convenzione unica**

**sottoscritta il 12 ottobre 2007 approvata con il decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito  
con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008 n. 101**

**TRA**

il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in seguito per brevità "Concedente", elettivamente domiciliato in Piazzale Porta Pia 1 - 00198 Roma (RM) (C.F.: 97532760580), in persona del Dott. Felice Morisco, Direttore Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, ai sensi del DPCM 12 agosto 2021

**E**

la Società Autostrade per l'Italia S.p.A, con sede legale in Roma, Via Bergamini n. 50, in seguito per brevità "Concessionario", capitale sociale di euro 622.027.000,00, interamente sottoscritto e versato alla data odierna, Codice Fiscale, Partita IVA e Numero Registrazione presso il Registro delle Imprese di Roma 07516911000, in persona dell'ing. Roberto Tomasi, nato a Merano (BZ) il 7 luglio 1967, domiciliato per la carica presso la sede legale del Concessionario, nella sua qualità di Amministratore Delegato e Legale Rappresentante del Concessionario, in virtù dei poteri conferitigli dal Consiglio di Amministrazione del Concessionario con delibera del 19 gennaio 2022

\*

L'anno duemilaventidue, il giorno 21 del mese di marzo, le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue.

**PREMESSO**

che in data 4 agosto 1997, è stata sottoscritta tra l' Anas-Ente Nazionale per le Strade e la Società Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. la convenzione per la revisione della Convenzione stipulata il 18 settembre 1968, n. 9297, approvata e resa esecutiva con Decreto Interministeriale 12 ottobre 1968, n. 2890, registrato alla Corte dei Conti il 21 febbraio 1969 e successivi atti aggiuntivi disciplinanti la concessione ad Autostrade della costruzione e dell'esercizio della rete autostradale assentita ai sensi delle leggi 24 luglio 1961, n. 729, 28 marzo 1968, n. 385;

che la convenzione, stipulata il 4 agosto 1997, è stata approvata e resa esecutiva con Decreto Interministeriale n.314/Segr. DICOTER del 4 agosto 1997, registrato alla Corte dei Conti con riserva il 16 aprile 1998;

che in data 15 gennaio 1998, è stata sottoscritta tra Ente Anas e Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. la I Convenzione aggiuntiva e modificativa della convenzione del 4

agosto 1997, approvata e resa esecutiva con Decreto Interministeriale n. 30/Segr. DICOTER del 9 febbraio 1998, registrato alla Corte dei Conti con riserva il 16 aprile 1998;

che in data 29 marzo 1999, è stata sottoscritta tra Ente Anas e Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. la II Convenzione aggiuntiva e modificativa della convenzione del 4 agosto 1997 ulteriormente integrata con la III Convenzione aggiuntiva e modificativa della convenzione, entrambe approvate e rese esecutive con Decreto Interministeriale n. 260/Ser. DICOTER del 31 maggio 1999, registrato alla Corte dei Conti il 10 agosto 1999;

che in data 23 dicembre 2002 è stata stipulata la IV Convenzione aggiuntiva modificativa, approvata - ai sensi dell'art. 21, comma 7, del decreto legge del 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47 - con Decreto n. 294 del 11 marzo 2004 dei Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze registrato in data 20 maggio 2004 dalla Corte dei Conti;

che per effetto dell'atto di conferimento di ramo d'azienda del 30 maggio 2003, rep. n. 42734, racc. 11355 - Notaio Mariconda - Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. ha conferito ad Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito "Autostrade" o "concessionario"), con effetto dal 1 luglio 2003, il ramo d'azienda costituito dalle attività già svolte in regime di concessione e le relative attività accessorie e di supporto, come meglio definite nel predetto atto e che, conseguentemente, "Autostrade" è subentrata in tutti i rapporti attivi e passivi relativi al ramo aziendale trasferito;

che in data 24 novembre 2003 Anas S.p.A. ed Autostrade hanno stipulato la convenzione -registrata all'Ufficio delle Entrate di Roma il 26 novembre 2003 serie 3, numero 19639 - con la quale Anas S.p.A. ha riconosciuto che Autostrade è succeduta, senza soluzione di continuità, ad Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A., nella convenzione 4 agosto 1997 e successivi atti aggiuntivi;

che in data 22 dicembre 2005 è stato sottoscritto un ulteriore Atto aggiuntivo, mai perfezionatosi;

che in data 3 ottobre 2006 è entrato in vigore il D.L. 262/2006, convertito - con modificazioni - dalla legge 24 novembre 2006 n. 286 (GU n. 277 del 28 novembre 2006), modificata dall'art. 1, comma 1030, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007), che ha introdotto nuove disposizioni per il settore delle concessioni autostradali;

che in data 15 giugno 2007 il CIPE (oggi CIPRESS), ha approvato la direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale ai sensi e per gli effetti di cui alla precitata legge 286/2006 che ha sostituito la precedente Direttiva n. 1 del 26 gennaio 2007;

che l'art. 2, commi 82 e seguenti del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, ha stabilito che *"in occasione del primo*

*aggiornamento del piano finanziario, ovvero della prima revisione della convenzione, nonché in occasione degli aggiornamenti periodici del piano finanziario ovvero delle successive revisioni periodiche della convenzione, le clausole convenzionali in vigore, nonché quelle conseguenti all'aggiornamento ovvero alla revisione, devono essere inserite in una convenzione unica, avente valore ricognitivo per le parti diverse da quelle derivanti dall'aggiornamento ovvero dalla revisione",* che sostituisce ad ogni effetto la convenzione originaria ed i suoi atti aggiuntivi; che le parti hanno negoziato e pattuito, ai fini dell'attuazione delle previsioni normative di cui sopra, un nuovo testo convenzionale definito come Convenzione Unica;

che in data 12 ottobre 2007, ANAS S.p.A. e il Concessionario hanno sottoscritto lo Schema di Convenzione Unica - ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, che disciplina il rapporto di concessione per la costruzione e la gestione delle autostrade assentite;

che con il citato Schema di Convenzione Unica, il Concessionario ha rappresentato ad ANAS S.p.A. di non avvalersi del regime di riequilibrio convenzionale previsto dalla Delibera CIPE (oggi CIPESS) n. 39 del 15 giugno 2007 e di proseguire il rapporto concessorio in regime "ricognitivo" con il quale vengono confermate le condizioni contrattuali preesistenti;

che l'art. 8-duodecies del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008 n. 101, ha approvato tutti gli schemi di Convenzione con la società ANAS S.p.A. già sottoscritti dalle Società concessionarie autostradali alla data di entrata in vigore del decreto legge, tra i quali lo Schema di Convenzione Unica sottoscritto tra ANAS S.p.A. e Autostrade per l'Italia S.p.A., la cui efficacia decorre pertanto dall'8 giugno 2008;

che a decorrere dal 1° ottobre 2012, per effetto del combinato disposto degli art. 11, comma 5, del decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012 n. 14, e art. 36 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è subentrato ad ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente in tutte le convenzioni di concessione autostradale in essere alla predetta data;

che per dare attuazione alla summenzionata disposizione normativa, con D.M. 1° ottobre 2012, n. 341, è stata istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la Struttura di Vigilanza sulle concessionarie autostradali, divenuta Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali ai sensi del DPCM n. 72 del 11.02.2014 a cui sono conferite le funzioni di Concedente;

che in data 24 dicembre 2013 è stato sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Autostrade per l'Italia S.p.A. l'Atto Aggiuntivo I alla Convenzione unica del 2007, divenuto efficace con approvazione del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto

con il Ministro dell'Economia e delle Finanze n. 498 del 31 dicembre 2013 registrato dalla Corte dei Conti il 29 maggio 2014;

che in data 22 febbraio 2018 è stato sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Autostrade per l'Italia S.p.A. l'Atto Aggiuntivo II alla Convenzione Unica del 2007, divenuto efficace con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 128 del 16 marzo 2018, registrato alla Corte dei Conti in data 31 maggio 2018;

VISTO il decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che, nel modificare gli articoli 37 e 43 del decreto legge n. 201/2011, ha attribuito all'Autorità di regolazione dei trasporti la competenza a definire il sistema tariffario di pedaggio anche delle convenzioni in essere, nonché di esprimere un parere nell'ambito della procedura di aggiornamento/revisione periodica delle medesime convenzioni;

VISTO l'articolo 43, commi 1, 2 e 2 bis del decreto legge n. 201/2011, convertito con modificazioni dalla legge n. 214 del 22 dicembre 2011, con le modifiche introdotte dall'art. 16, comma 1, lett. b), del decreto legge n. 109/2018, convertito, con modificazioni dalla legge n. 130/2018;

VISTA la delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 71 del 2019 recante "*Conclusione del procedimento avviato con delibera 16/2019 - Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.a. - Autostrade per l'Italia S.p.a.*";

VISTO l'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019, convertito, con modificazioni nella legge 28 febbraio 2020, n. 8 che prevede: "*Per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Entro il 30 marzo 2020 i concessionari presentano al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. L'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 è perfezionato entro e non oltre il 31 luglio 2020*". Tale ultimo termine è stato successivamente prorogato dapprima al 31 luglio 2021 dall'art. 13 del decreto legge del 31 dicembre 2020 n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, e da ultimo al 31 dicembre 2021 dall'art. 2, comma 1, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n.156.

VISTO l'articolo 35, comma 1, del decreto legge del 30 dicembre 2019, n.162 convertito, con modificazioni nella legge 28 febbraio 2020, n. 8 che prevede: "*1. In caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS S.p.a., in attuazione dell'articolo 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, può assumere la gestione delle medesime, nonché svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio, ed è fatta salva la possibilità per ANAS S.p.a., ai fini dello svolgimento delle attività di cui al primo periodo, di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono disciplinati l'oggetto e le modalità di svolgimento della gestione provvisoria assegnata ad ANAS S.p.a. Qualora l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario si applica l'articolo 176, comma 4, lettera a) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto. L'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal citato articolo 176, comma 4, lettera a)";*

VISTA la nota n. 20233 del 19 luglio 2021 con la quale il Concedente ha comunicato, relativamente agli effetti economici risultanti dall'emergenza sanitaria da Covid 19, la metodologia delineata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, per l'intero settore autostradale, da richiamare nel presente Atto aggiuntivo;

VISTO l'accordo in data 14 ottobre 2021 sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili e il Concessionario che prevede tra l'altro la revisione della Convenzione Unica, in conformità anche alla disciplina tariffaria definita dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti;

CONSIDERATO che in ragione di quanto sopra le parti intendono procedere alla revisione della Convenzione Unica ai fini dell'attuazione, per tutta la durata della concessione, della disciplina

tariffaria introdotta, ai sensi del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la delibera n. 71 del 2019; dell'adozione di modalità e procedure riconducibili alle migliori pratiche di controllo con cui effettuare le attività di verifica sullo stato delle infrastrutture gestite e la programmazione degli interventi manutentivi; dell'applicazione della disciplina di cui all'articolo 35 del decreto-legge n.162 del 2019, in conformità alla puntuale tipizzazione delle ipotesi di grave inadempimento che giustificano la risoluzione della Convenzione;

VISTA la Delibera CIPESS n. 75 del 22 dicembre 2021 riportante il Parere sul terzo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica della Società Autostrade per l'Italia S.p.A. del 12 ottobre 2007 e sul Piano economico finanziario, ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011;

VISTA la nota prot. n. 10581 del 17 marzo 2022 con la quale la Corte dei Conti, Sezione Centrale di controllo di legittimità sugli atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato, ha comunicato che il Collegio della Sezione, nell'adunanza del 17 marzo 2022, ha deliberato di *“ammettere al visto e alla conseguente registrazione”* il Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 37 del 22/02/2022, recante l'approvazione dell'Accordo Transattivo fra MIMS ed ASPI S.p.A., sottoscritto il 14 ottobre 2021, al fine di porre fine alla procedura di contestazione avviata in data 16 agosto 2018 dalla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali e della Delibera Cipess n.75/2021 del 22/12/2021 Autostrade per l'Italia S.p.A. – Parere sul terzo atto aggiuntivo alla Convenzione Unica del 12 ottobre 2007 e sul piano economico finanziario, ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge n. 201 del 2011;

VISTA la nota prot. n. 7501 del 18/03/2022 del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato - Ufficio Centrale di Bilancio presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - con la quale è stato comunicato che il Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 37 del 22/02/2022, recante l'approvazione dell'Accordo Transattivo fra MIMS ed ASPI S.p.A., sottoscritto il 14 ottobre 2021 ha superato con esito positivo il controllo preventivo di regolarità contabile di cui all'articolo 6, del decreto legislativo n.123 del 30 giugno 2011 e all'articolo 33, comma 4, del decreto legge n. 91 del 24 giugno 2014, convertito con modificazioni dalla legge n.116 dell'11 agosto 2014, ed è stato registrato ai sensi dell'articolo 5 del predetto decreto legislativo n.123/2011, con il n. 719, in data 18/03/2022.

Le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue.

## **ARTICOLO 1**

### **(Premesse)**

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Atto aggiuntivo.

## **ARTICOLO 2**

### **(Interventi oggetto di concessione)**

1. All'art. 2 della Convenzione, il comma 2 viene sostituito con il seguente comma:  
2. *Sono affidati al Concessionario le attività ed i compiti necessari per l'esercizio delle autostrade sopra indicate, nonché, ai sensi dell'art. 14 della legge 12 agosto 1982, n. 531, la progettazione ed esecuzione degli interventi di adeguamento, richiesti da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio ed, altresì, ai sensi dell'art. 5 della legge 12 agosto 1982, n. 531, di quelli inerenti l'adeguamento della viabilità di adduzione ai trafori o valichi di confine o della viabilità a servizio delle grandi aree metropolitane, concordati tra Concedente e Concessionario. Sono posti a carico del Concessionario i seguenti interventi:*

#### **A. POTENZIAMENTO DELL'AUTOSTRADA AI MILANO-NAPOLI**

*Trattasi di interventi di potenziamento del tratto Bologna Casalecchio - Incisa*

*A.1) Casalecchio - Sasso Marconi - Barberino*

*A.1.1) Casalecchio - Sasso Marconi*

*A.1.2) Variante di Valico (Completamento)*

*A.1.2.1) Sasso Marconi – La Quercia*

*A.1.2.2) La Quercia – Aglio*

*A.1.2.3) Aglio – Barberino*

*A.1.3) Nuovo Svincolo di Rioveggio*

*A.2) Barberino - Firenze Nord*

*A.3) Firenze Nord - Firenze Sud*

*A.4) Firenze Sud - Incisa*

*A.5) Realizzazione degli assi di penetrazione in Firenze:*

*A.6) Interventi sul territorio:*

*A.6.1) Interventi sul territorio in Regione Emilia - Romagna:*

*A.6.1.1) Interventi non causa-effetto*



*A.6.1.2) Opere di viabilità ordinaria, opere di inserimento ambientale e paesaggistico, opere di sistemazione idraulica, stabilizzazione dei versanti e potenziamento idrico in Regione Emilia – Romagna.*

*A.6.2) Interventi sul territorio in Regione Toscana:*

*A.6.2.1) Interventi non causa-effetto*

*A.6.2.2) Costruzione della bretella di Firenzuola*

*A.6.2.3) Opere di viabilità ordinaria, opere di inserimento ambientale e paesaggistico, opere di sistemazione idraulica, stabilizzazione dei versanti e potenziamento idrico in Regione Toscana.*

## **B. INVESTIMENTI RESIDUI IN TERZE E QUARTE CORSIE**

*Autostrada A1 Milano – Napoli*

*B.1) Tratto: Modena Brennero - Bologna Borgo Panigale investimenti residui di quarta corsia*

*B.2) Tangenziale di Modena*

*B.3) Tratto: Sasso Marconi – La Quercia investimenti residui*

*B.4) Tratto: Orte - Fiano Romano investimenti residui di terza corsia*

*B.5) Tratto: Roma - Napoli investimenti residui ampliamento a tre corsie dei viadotti: Marano, Tufano, Volturno*

*B.6) Tratto: Melegnano – Lodi investimenti residui convenzione TAV-CEPAV*

*Autostrada A8 Milano – Varese*

*B.7) Tratto: Milano – Gallarate investimenti residui*

## **C. ALTRI INVESTIMENTI**

*Trattasi di interventi di ammodernamento e rinnovo delle rete in concessione.*

*Vengono classificati in questa voce gli investimenti relativi a:*

### **C.1) POTENZIAMENTO AREE DI SERVIZIO E FABBRICATI D'ESERCIZIO**

*In tale ambito sono già individuati, i seguenti interventi:*

*Autostrada A1 Milano - Napoli*

*C.1.a.1) Nuovo svincolo di Caprara di Campegine*

*C.1.a.2) Adeguamento svincolo di Ceprano*

*C.1.a.3) Nuovo svincolo e stazione di S. Maria Capua Vetere*

*C.1.a.4) Ampliamento Area di Servizio Reggello ovest (ora Arno ovest)*

*C.1.a.5) Ampliamento Area di Servizio Prenestina est*

*C.1.a.6) Ampliamento Aree di Servizio Teano est / ovest*

*C.1.a.7) Ampliamento Area di Servizio San Nicola ovest*  
*C.1.a.8) Adeguamento Aree di Servizio San Zenone est / ovest*  
*C.1.a.9) Ampliamento Aree di Servizio Cantagallo est / ovest*  
*C.1.a.10) Adeguamento Aree di Servizio San Martino est/ovest*  
*C.1.a.11) Adeguamento Area di Servizio La Macchia ovest*  
*C.1.a.12) Adeguamento Area di Servizio Lucignano ovest*  
*C.1.a.13) Adeguamento Area di Servizio San Nicola ovest 2^fase*  
*C.1.a.14) Adeguamento Area di Servizio Cantagallo ovest 2^fase*  
*C.1.a.15) Adeguamento Area di Servizio Aglio est*  
*C.1.a.16) Ampliamento Area di Servizio Secchia est*  
*C.1.a.17) Nuova Area di Servizio Bellosguardo*  
*Autostrada A4 Milano – Bergamo - Brescia*  
*C.1.b.1) Ampliamento Area di Servizio Brianza Nord*  
*C.1.b.2) Ampliamento Area di Servizio Lambro sud*  
*C.1.b.3) Ampliamento Area di Servizio Valtrompia nord*  
*C.1.b.4) Ampliamento Aree di Servizio Sebino nord/sud*  
*Autostrada A7 Genova – Serravalle*  
*C.1.d.1) Adeguamento svincolo di Busalla*  
*Autostrada A8 Milano - Varese*  
*C.1.e.1) Ampliamento Area di Servizio Villoresi Est/Ovest*  
*Autostrada A11 – Firenze Mare*  
*C.1.f.1) Nuovo Svincolo Capannori*  
*Autostrada A13 Bologna - Padova*  
*C.1.g.1) Ampliamento Area di Servizio Po ovest*  
*C.1.g.2) Adeguamento Area di Servizio San Pelagio est/ovest*  
*Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto*  
*C.1.h.1) Svincolo di Giulianova*  
*C.1.h.2) Ampliamento Area di Servizio Metauro ovest*  
*C.1.h.3) Ampliamento Area di Servizio Esino est/ovest*  
*C.1.h.4) Ampliamento Area di Servizio Sillaro est*  
*C.1.h.5) Adeguamento Area di Servizio Santerno est*  
*Ampliamento Area di Servizio Santerno ovest*  
*C.1.h.6) Ampliamento Area di Servizio La Pioppa est*  
*C.1.h.7) Adeguamento Area di Servizio Murge ovest*

*C.1.h.8) Adeguamento Area di Servizio Bevano ovest*

*C.1.h.9) Ampliamento Area di Servizio Montefeltro est*

*C.1.h.10) Adeguamento Area di Servizio Chienti ovest*

*Autostrada A26 Genova – Gravellona Toce*

*C.1.i.1) Adeguamento Area di Servizio Stura est/ovest*

## **C.2) STAZIONI, SVINCOLI e RESIDUI INVESTIMENTI SULLA RETE**

### **C.3) ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO RETE AUTOSTRADALE, POTENZIAMENTO SISTEMI LOCALI DI ADDUZIONE ALLA RETE AUTOSTRADALE, MIGLIORAMENTO DI ACCESSO AGLI HUB PORTUALI ED AGLI INVESTIMENTI MINORI COMPRESI LE STAZIONI AUTOMATIZZATE**

*In tale ambito sono già individuati, i seguenti interventi :*

*C.3.1) A14 Tangenziale di Bologna Lotti 1-2-3, investimenti residui*

*C.3.2) Potenziamento IV Corsia A4 tra gli Svincoli V.le Certosa e Sesto San Giovanni*

*C.3.3) A4/A8-A9 Rho - Monza -primo tratto*

*C.3.4) A1 Nuova Bazzanese*

*C.3.5) A1 Raccordo di S. Cesario sul Panaro*

*C.3.6) Miglioramento dei sistemi locali di adduzione all'autostrada A1 svincoli di Barberino – Calenzano con interventi su SP8 viabilità di supporto zona industriale Calenzano*

*C.3.7) Miglioramento dei sistemi locali di adduzione all'autostrada A1 svincoli Firenze Sud - Incisa con interventi su SS67 - SS69 - SP34 - viabilità di supporto zona industriale Rignano, variante di Troghi, interventi di miglioramento e fluidificazione in prossimità del casello di Firenze Sud e contributo per SR 202 - Variante Chiantigiana*

*C.3.8) A10 Viabilità di accesso al distretto portuale di Voltri*

*C.3.9) A14 Nuova stazione di Foggia Zona Industriale*

*C.3.10) Nuova stazione di Borgonuovo sulla A1*

*C.3.11) Nuovo svincolo di Valsamoggia sulla A1 (ex "La Muffa", ex "Crespellano")*

*C.3.12) Realizzazione del nuovo casello di Dalmine sulla A4*

*C.3.13) Collegamento tra la Val Fontanabuona e l'A12 (Progettazione preliminare e definitiva)*

*C.3.14) Completamento dello svincolo di Baveno sulla A26*

*C.3.15) Interventi di adeguamento sulla viabilità comunale per migliorare l'accessibilità dello svincolo autostradale di Rapallo*

*C.3.16) Modifica dell'innesto terminale della A11 Firenze-Pisa Nord sulla SSI Aurelia in località Migliarino (PI)*

*C.3.17) Altri Interventi Minori Attivati (tra cui: Altri investimenti della A1 Modena-Bologna, Opere Prevam di 1<sup>a</sup> fase Variante di Valico Sasso La Quercia, Prog. Preliminare Passante Nord di Bologna e altre progettazioni , etc.)"*

*C.3.18) Adeguamento dello svincolo di Scandicci sulla A1 e dell'innesto su via 'Minervini'*

*C.3.19) Svincolo di Prato Est sulla A11 Firenze Pisa Nord, adeguamento "declassata" e raddoppio del "Ponte Lama" sul Bisenzio*

*C.3.20) Adeguamento dello svincolo di Montecatini sulla A11*

*C.3.21) Svincolo di Pistoia Est sulla A11 - Realizzazione del tratto di adduzione al nuovo svincolo di Pistoia Est - Asse dei vivai e Variante di Via del Casello*

*C.3.22) Opere di miglioramento dell'adduzione alla A1 tra gli svincoli di Incisa e Valdarno*

*C.3.23) Opere di adduzione al sistema autostradale dell'A14, connesse alla realizzazione della 4<sup>a</sup> corsia tra Bologna San Lazzaro e la Diramazione per Ravenna (nei comuni di S. Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel S. Pietro Terme, Imola, Toscanella Dozza)"*

*C.3.24) Realizzazione interventi di fluidificazione agli svincoli nell'area Milanese e altre iniziative non individuate o eventuali impegni da rivalutare in funzione del cambio di contesto*

*C.3.25) Sistemazione Nodo stradale e autostradale di Bologna - opere in asse (accordo del 15.04.2016 e a.a.)"*

*C.3.26) Intermedia di pianura*

*C.3.27) Lungo Savena (lotto 3)*

*C.3.28) Collegamento tra via del Triumvirato e via del Chiù*

*C.3.29) Sistemazione del "Nodo di Funo"*

*C.3.30) A13 Ferrara Bologna - complanari di via Aposazza*

*C.3.31) A13 Bologna - Padova- Svincolo Bologna Interporto Riqualfica SP 3 – Trasversale di Pianura*

*C.3.32) A13 Bologna - Padova- Svincolo Altedo riqualfica SP 20*

**C.4) PIANO DI INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO** (nei limiti dell'importo previsto nella IV Convenzione aggiuntiva 2002)

**C.5) MIGLIORAMENTO STANDARD DI SICUREZZA**

**C.6) MIGLIORAMENTI TECNOLOGICI SULL'IMPIANTISTICA**

**C.7) ALTRI INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO E DI MANUTENZIONE CAPITALIZZATI.**

**D. INTERVENTI GIA' PREVISTI DALLA IV CONVENZIONE AGGIUNTIVA 2002**

*D.1. Autostrada A1 Milano – Napoli*

*D.1.1) Ampliamento alla terza corsia della tratta Stazione Fiano Romano – Settebagni e Nuovo svincolo di Castelnuovo di Porto*

*D.1.2) A1 Svincolo di Guidonia*

*D.1.3) A1 Svincolo di Ferentino*

*D.2. Autostrada A4 Milano – Bergamo – Brescia*

*D.2.1) Ampliamento alla quarta corsia della tratta Milano Est – Bergamo;*

*D.2.2) Adeguamento Ponti Adda e Brembo esistenti*

*D.3. Autostrada A9 Lainate – Como – Chiasso e A8 Milano - Varese*

*D.3.1) Ampliamento alla 3<sup>a</sup> corsia della A9 dalla interconnessione A8/A9 a Como Sud tratto Lainate – Como Grandate*

*D.3.2) Ampliamento alla 5<sup>a</sup> corsia della A8 tra la barriera di Milano nord e l'interconnessione di Lainate*

*D.3.3) quota parte delle opere di accessibilità al Polo fieristico di Rho – Pero (Milano)*

*D.4. Autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto*

*D.4.1) Ampliamento alla 3<sup>a</sup> corsia del tratto Rimini Nord – Porto S.Elpidio e nuovi svincoli di Marina di Monte Marciano e di Porto S.Elpidio*

*D.4.1.1) Rimini Nord-Cattolica*

*D.4.1.2) Cattolica-Fano*

*D.4.1.3) Fano-Senigallia*

*D.4.1.4) Senigallia-Ancona Nord e Svincolo di Marina di Monte Marciano*

*D.4.1.5) Ancona Nord-Ancona sud*

*D.4.1.6) Ancona Sud-Porto S.Elpidio 1° fase*

*D.4.1.7) Ancona sud-Porto S. Elpidio 2° fase e Svincolo di Porto S.Elpidio*

*D.4.1.8) Lotto 0 interventi propedeutici sulle pavimentazioni*

*D.4.2) Opere complementari nel Comune di Fano*

*D.4.3) Opere complementari nel Comune di Pesaro*

*D.4.5) Opere complementari della tratta Ancona Nord – Porto S.Elpidio*

*D.4.6) Svincolo di Rubicone*

*D.5. Autostrade A10 Genova – Savona, A7 Genova - Serravalle e A12 Genova – Sestri Levante  
Adeguamento e potenziamento tratte:*

*D.5.1) Gronda di Ponente e interconnessione A7/A10/A12*

*D.5.2) Nodo di S. Benigno*

*D.5.2.1) Svincolo di Pegli sull'Autostrada A10 (intervento inserito con il III Atto Aggiuntivo)*

*D.5.2.2) Autoparco mezzi pesanti sull'Autostrada A10 (intervento inserito con il III Atto Aggiuntivo)*

*D.5.2.3) Allargamento rampa svincolo aeroporto sull'Autostrada A10 (intervento inserito con il III Atto Aggiuntivo)*

*D.6. Autostrada A13 Bologna - Padova*

*D.6.1) A13 Svincolo di Padova Zona Industriale*

*D.6.2) collegamento A13 – A4 al Km 101+093*

*D.6.3) Svincolo di Villa Marzana*

*D.7. Autostrada A30 Caserta - Salerno*

*D.7.1) Svincolo di Maddaloni*

*D.8. Piano di adeguamento delle gallerie*

*D.8.1) Piano di adeguamento delle gallerie – 1^fase*

*D.8.2) Piano di adeguamento delle gallerie – 2^fase*

## ***E. NUOVI INVESTIMENTI DELLA CONVENZIONE UNICA 2007 e SUCCESSIVI ATTI AGGIUNTIVI***

### ***E.1) - NUOVI INVESTIMENTI DELLA CONVENZIONE UNICA 2007***

*E.1.1) Interventi di risanamento acustico ulteriori rispetto a quelli riportati alla precedente lettera C.4 Altri Investimenti, così come identificati nel piano finanziario.*

### ***E.2) - INTERVENTI ORIGINARIAMENTE INDIVIDUATI ALL'ART.15 DELLA CONVENZIONE ED INSERITI CON IL II ATTO AGGIUNTIVO DEL 2018 TRA GLI IMPEGNI DI INVESTIMENTO***

*E.2.1) Nodo stradale di Casalecchio stralcio nord.*

### ***E.3) - INTERVENTI ORIGINARIAMENTE INDIVIDUATI ALL'ART.15 DELLA CONVENZIONE ED INSERITI CON IL III ATTO AGGIUNTIVO TRA GLI IMPEGNI DI INVESTIMENTO***

*E.3.1) Ampliamento alla 4° corsia A14 Ravenna – Bologna S. Lazzaro*

*E.3.2) Ampliamento alla 3° corsia A11 Firenze - Pistoia*

*E.3.3) Ampliamento alla 4° corsia A1 Milano Sud - Lodi*

*E.3.4) Ampliamento alla 3° corsia A1 Incisa- Valdarno*

*E.3.5) Ampliamento alla 3° corsia dinamica A12 tratto Cerveteri - Torrimpietra*

*E.3.6) Ampliamento alla 3° corsia A13 Padova - Monselice*

*E.3.7) Ampliamento alla 3° corsia A13 Ferrara – Bologna*

**E.4) - NUOVI INVESTIMENTI INSERITI CON IL III ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE, RELATIVI AL “ADEGUAMENTO E AMMODERNAMENTO, ANCHE TECNOLOGICO, DELLA RETE”**

*E.4.1) Adeguamento normativo opere d’arte e interventi sul corpo autostradale;*

*E.4.2) Riqualifica barriere di sicurezza ante DM 223/92;*

*E.4.3) Riqualifica barriere di sicurezza su cavalcavia Enti Terzi e rami di svincolo;*

*E.4.4) Interventi su gallerie (miglioramento visibilità e interventi strutturali);*

*E.4.5) Interventi di adeguamento e ammodernamento della rete autostradale in termini arredo tecnologico (incluso ""smart roads"", etc.)”.*

**E.5) - NUOVI INTERVENTI INSERITI CON IL III ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE, RELATIVI AL MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA’ DI GENOVA**

*E.5.1) Tunnel subportuale di Genova di collegamento con gli svincoli dell’Autostrada A10*

*E.5.2) Svincolo e collegamento con la viabilità in località Fontanabuona sul tratto dell’Autostrada A12*

**ARTICOLO 3**

**(Allegati)**

1. L’art. 2, comma 3 della Convenzione è sostituito come segue:

“3. Fanno parte integrante della presente Convenzione i seguenti allegati:

A) Tariffe di pedaggio;

B) Piano Finanziario Regolatorio (PFR): il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall’Autorità (Allegato - Tabella 1), da allegare alla concessione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato.

C) Qualità

D) Aggiornamento tariffario;

E) Piano Economico Finanziario (PEF): il modello di pianificazione economico-finanziaria relativa all’attività oggetto di concessione e alle attività commerciali collegate redatto sulla base delle ipotesi tariffarie sviluppate nel PFR.

F) Piano della manutenzione: documento di pianificazione degli interventi di manutenzione ordinaria distinta per classificazione dei lavori.

G) Elenco delle subconcessioni dei servizi nelle aree di servizio autostradali: documento

*ricognitivo dei rapporti di subconcessioni in essere;*

*H) Studio di traffico: analisi delle previsioni di traffico formulate per la predisposizione del PEF/PFR, elaborate e certificati da soggetti terzi indipendenti per il primo quinquennio regolatorio;*

*H-bis) Meccanismo di calcolo del revenue sharing*

*I) Dichiarazione di cui all'articolo 5, comma 6 della Direttiva Ministeriale 283/98;*

*J) Elenco elaborati dei progetti: documento ricognitivo e di aggiornamento dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi, eseguiti su autorizzazione del Concedente, e di quelli già validati dallo stesso Concedente;*

*K) Elenco e descrizione delle opere. Piano degli investimenti: documento di pianificazione delle opere in corso e di quelle da realizzare (definiti sulla base dei criteri stabiliti nella regolazione ART), corredato per ciascuna opera dello stato di avanzamento dei lavori avviati e da un cronoprogramma dei lavori da eseguire, da aggiornare annualmente per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato; il documento evidenzia separatamente gli interventi non remunerati in tariffa, concordati tra le Parti a titolo di misure compensative. Il documento è inclusivo dei cronoprogrammi degli interventi.*

*L) Sistema di contabilità separata: il modello di allocazione delle componenti economiche e patrimoniali, integrato alla contabilità generale e di bilancio, che il concessionario redige sulla base dei criteri definiti dalle delibere dell'Autorità di regolazione.*

*M) Cronoprogramma degli interventi*

*M1 Cronoprogramma del Piano straordinario di manutenzione*

*N) Sistema di sanzioni e penali: disciplinare per l'applicazione di sanzioni e di penali, aggiornato in coerenza con il presente Atto Aggiuntivo;*

*O) Attestazione dei requisiti di solidità patrimoniale: documento di verifica e di aggiornamento degli elementi finanziari e patrimoniali che concorrono alla definizione di adeguati indici di solidità finanziaria e patrimoniale;*

*P) Elenco del contenzioso oggetto di rinuncia*

*Q) Misure compensative sulle tariffe: documento che definisce le riduzioni tariffarie concordate con il Concedente a titolo di compensazione (non incluse nel PFR)".*

2. Gli allegati A), B), C), D), E), F), G), H), J), K), L), M), N), O), P) e Q) di cui all'articolo 2, comma 3, della Convenzione Unica, per come modificato dal precedente comma 1, sono sostituiti dai corrispondenti allegati A), B), C), D), E), F), G), H), J), K), L), M), N), O), P) e Q) al presente Atto Aggiuntivo.



## ARTICOLO 4

### (Definizioni)

1. Salvo diversa specifica indicazione, i seguenti termini avranno il significato qui di seguito indicato:
  - a. **Periodo concessorio:** il periodo di durata della concessione previsto dalla convenzione sulla base del quale sono redatti il Piano Economico Finanziario e il Piano Finanziario Regolatorio.
  - b. **Periodo regolatorio:** il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento il Piano Economico Finanziario ed il Piano Finanziario Regolatorio, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti nel presente documento, anche correlativamente alla revisione dei parametri del price cap (tra i quali i costi — meglio definiti al punto 5.5 della Delibera ART n. 71/2019 — riferibili all'Anno base, le previsioni di traffico e l'indicatore di produttività X) e del WACC.
  - c. **Anno base:** l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il concessionario sia in grado di predisporre i dati della contabilità regolatoria.
  - d. **Anno ponte:** l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del periodo regolatorio, nel corso del quale il concessionario provvede agli adempimenti inerenti all'elaborazione ed alla presentazione al concedente ed all'Autorità della proposta di revisione del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio.
  - e. **Price cap:** il metodo di definizione e adeguamento tariffario, che identifica un vincolo superiore alla dinamica della componente tariffaria di gestione (come definita al punto 5.2 della Delibera ART n. 71/2109), per ciascun anno del periodo regolatorio, nonché un riallineamento della stessa, attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività  $X_t$ .
  - f. **Percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva  $X^*$ :** percentuale complessiva di recupero di produttività fissata con cadenza quinquennale dall'Autorità per la concessione.
  - g. **Indicatore di produttività  $X_t$ :** il fattore percentuale di adeguamento annuale (secondo la formula del price cap) della componente tariffaria di gestione imputato a ciascun periodo regolatorio (ed eventualmente variabile all'interno dello stesso), derivato dal valore di  $X^*$ .
  - h. **Asset reversibili:** gli asset da devolvere gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della durata della concessione.
  - i. **Asset non reversibili:** gli asset prevalentemente costituiti da beni quali immobili, automezzi, mobili, arredi, macchine d'ufficio non devolvibili gratuitamente al concedente alla

scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo.

j. **Oneri integrativi:** gli eventuali oneri specifici che il concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato o ad altri soggetti preventivamente individuati, secondo modalità e tempistiche predeterminate, conseguenti ad eventuali obblighi di natura normativa o convenzionale connessi all'affidamento in concessione.

k. **Opere realizzate o in corso di realizzazione:** ai fini tariffari si intendono realizzate o in corso di realizzazione le opere assentite dal concedente che, alla data di pubblicazione del presente Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità, siano: (i) già realizzate, (ii) in corso di realizzazione, in quanto sia già intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori.

l. **Opere da realizzare:** ai fini tariffari si intendono da realizzare le opere assentite dal concedente che, alla data di pubblicazione del presente Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità, siano: (i) da realizzare, per le quali non sia ancora intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori, oppure (ii) oggetto di nuove pattuizioni convenzionali.

m. **Sistema tariffario previgente:** il regime tariffario previsto dalla convenzione di concessione vigente alla data di pubblicazione della Delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 71 del 2019.

n. **Poste figurative:** le componenti tariffarie figurative, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema, ivi compreso il mancato coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti.

o. **Revenue sharing:** il meccanismo di salvaguardia, basato sugli scostamenti tra le stime dei volumi di traffico e i relativi valori a consuntivo, finalizzato a limitare la realizzazione da parte del concessionario di maggiori ricavi derivanti da una eventuale sottostima dei volumi di traffico previsti nel PFR.

p. **Valore di subentro:** indennizzo a carico del subentrante per gli investimenti relativi alle opere assentite che il concessionario ha già eseguito e non ancora ammortizzato alla scadenza della concessione, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di esercizio alla data dell'anno in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite ai fini regolatori.

q. **Modello econometrico delle frontiere di efficienza:** il modello adottato dall'Autorità di

Regolazione dei Trasporti di cui al punto 2.11 della Delibera 71/2019, per individuare, sulla base di analisi di benchmark effettuate a partire dai dati storici dei concessionari autostradali nazionali, i costi efficienti degli stessi in funzione di variabili tecniche ed economiche tra cui le estese chilometriche delle tratte autostradali esercite. Tale modello, inizialmente posto a base della delibera n. 70/2016 per la definizione degli ambiti ottimali di gestione, è stato successivamente utilizzato dall'Autorità per la determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale a partire dalla delibera n. 119/2017.

## **ARTICOLO 5**

### **(Adeguamento della Convenzione alla regolazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti)**

I riferimenti alle delibere CIPE (oggi CIPESS) 20 dicembre 1996, e n. 39/2007, contenuti nella Convenzione Unica devono intendersi sostituiti dai riferimenti alla delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 71 del 2019, emanate in attuazione del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109.

## **ARTICOLO 6**

### **(Obblighi del Concessionario)**

1. L'articolo 3 della Convenzione Unica è così modificato:

a) al comma 1, lettera b), sono aggiunte infine le seguenti parole: "*garantendo il livello ottimale delle condizioni di sicurezza delle autostrade nei termini rappresentati nel PEF*";

b) al comma 1, dopo la lettera b, è inserita la seguente:

*"b-bis) il Concessionario è obbligato ad eseguire, anche mediante l'ausilio di soggetti terzi di elevata specializzazione, l'attività di verifica sullo stato delle infrastrutture gestite e la programmazione degli interventi manutentivi in conformità degli standard di controllo più avanzati dal punto di vista tecnico e dal punto di vista degli standard di sicurezza come individuati dalla disciplina regolamentare adottata dal Concedente";*

*b-ter) al comma 1, la lettera g è sostituita dalla seguente "a presentare all'esame del concedente entro il mese di novembre di ciascun anno i lavori di ordinaria manutenzione. La classificazione degli interventi di cui sopra è riportata nell'allegato F alla presente convenzione";*

c) al comma 1, dopo la lett. g), è inserita la seguente g-bis): "*a presentare ogni anno l'aggiornamento dei cronoprogrammi di cui agli Allegati M e MI alla Convenzione Unica, come modificata dal presente Atto Aggiuntivo*";

d) al comma 1, lettera j), è aggiunto in fine il seguente periodo: "*a partire dal primo anno di*

*applicazione del presente Sistema tariffario, il concessionario aggiorna il sistema di contabilità analitica, adottando i criteri di costo e le regole di separazione contabili nell'allocazione delle componenti economiche e patrimoniali, definiti nella delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 71 del 2019 e in coerenza con i bilanci di esercizio;"*;

e) all'articolo 3, comma 1, alla lettera k), dopo la parola "concessione," sono inserite le seguenti: *"nel rispetto delle regole di separazione contabile previste nella delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 71 del 2019, e in coerenza con i bilanci di esercizio,"*;

e bis) all'articolo 3, comma 1, le lettere r), t), v) e z) sono soppresse;

f) all'articolo 3, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente comma 1-bis:

*"1-bis - Il Concessionario dà atto ed accetta che, ai sensi di quanto previsto al successivo art. 11, l'aggiornamento periodico del PEF/PFR sarà effettuato con le modalità previste dalla delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 71 del 2019, con aggiornamento della presente Convenzione per quanto necessario ai sensi dell'articolo 43 del decreto legge n. 201/2011. Con le medesime modalità si procederà nei casi di revisione del PEF/PFR conseguente ad un nuovo piano di investimenti ovvero ad eventi straordinari che determinino un'alterazione del PEF/PFR allegato alla presente Convenzione".*

g) l'articolo 3, lettera q), ed il relativo punto 1 sono sostituiti dal seguente:

*"q) ad affidare i lavori, servizi e forniture afferenti la realizzazione e l'esercizio delle autostrade assentite nel rispetto della legislazione vigente alla data dell'affidamento";*

h) all'art. 3, la lettera s) è sostituita dalla seguente:

*"s) prevedere e mantenere nel proprio statuto la presenza nel Collegio Sindacale di un funzionario del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili".*

## **ARTICOLO 7**

### **(Rapporti inerenti la successione tra il subentrante e il Concessionario uscente)**

1. L'articolo 5 della Convenzione Unica è sostituito dal seguente:

*"Art. 5 - Rapporti inerenti la successione tra il subentrante ed il Concessionario uscente*

*1. Alla scadenza della concessione, salva diversa indicazione del Concedente, il Concessionario resta obbligato a proseguire nella gestione ordinaria delle autostrade e delle relative pertinenze, alle condizioni della presente Convenzione, come modificata con il presente Atto aggiuntivo e della Misura 29 dell'allegato A della delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 71 del 2019, fino al trasferimento della gestione stessa al Concessionario subentrante e fermi restando gli obblighi manutentivi a garanzia della sicurezza della circolazione.*

*2. Ai fini dell'affidamento della nuova concessione, il Concedente si impegna ad avviare le*

*procedure di affidamento con congruo anticipo, comunque non inferiore ai 24 (ventiquattro) mesi prima della data di scadenza della concessione, in modo tale da evitare soluzione di continuità nell'esercizio delle autostrade.*

3. *Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 178, comma 7, del codice dei contratti pubblici, per le opere assentite che il Concessionario ha già eseguito e non ancora ammortizzato alla scadenza della concessione, il Concessionario uscente ha diritto a un indennizzo di tali poste dell'investimento da parte del subentrante, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di esercizio alla data dell'anno in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite a fini regolatori. L'importo del valore di subentro è a carico del Concessionario subentrante."*

## **ARTICOLO 8**

### **(Poteri del Concedente)**

1. L'articolo 7, comma 1, della Convenzione Unica è così modificato:

a) la lettera c) è modificata come segue: "*verifica i costi delle singole prestazioni, sulla base della contabilità analitica tenuta nel rispetto delle regole previste dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ed assicurando la pubblicizzazione dei dati;*";

b) dopo la lettera e) è aggiunta la seguente:

*"f) In caso di inerzia del Concessionario nell'adempimento degli obblighi previsto dalla presente Convenzione, come modificata dal III Atto aggiuntivo, e dall'allegato PEF/PFR, provvede — previa diffida ad adempiere ed in caso di inottemperanza alla diffida stessa — mediante interventi sostitutivi con oneri a carico del Concessionario medesimo."*

## **ARTICOLO 9**

### **(Inadempimento del concessionario)**

L'articolo 8 della Convenzione Unica è soppresso ed è sostituito dal seguente:

## **"ARTICOLO 8**

### **(Inadempimento del Concessionario soggetto a penali)**

1. *Nel caso di inadempimento del Concessionario agli obblighi di cui all'art. 3 o agli obblighi derivanti dalla legge si applicano la procedura, le penali e le misure di cui ai successivi commi.*

2. *Il Concedente contesta al Concessionario l'inadempimento diffidandolo ad adempiere entro un congruo termine comunque non inferiore a trenta giorni e non superiore a novanta giorni che contestualmente gli assegna. Entro lo stesso termine il Concessionario può presentare le proprie controdeduzioni. In caso di inottemperanza alla diffida nel termine assegnato, di*

*valutazione negativa delle predette controdeduzioni ovvero scaduto il termine senza che il Concessionario abbia risposto, il Concedente gli assegna con atto di intimazione un ulteriore termine, non superiore a trenta giorni, per adempiere, con dichiarazione che, decorso inutilmente detto termine, il Concedente applica le penalità indicate negli articoli 30 e 30 bis e nell'allegato "Sanzioni e penali", come modificato dal III Atto aggiuntivo, sino alla data in cui il Concessionario avrà esattamente adempiuto alle obbligazioni di cui è contestato l'inadempimento ovvero le obbligazioni saranno per altre cause estinte.*

3. *In ogni caso, il Concedente, decorso inutilmente il termine fissato con l'intimazione del periodo precedente ovvero in caso di estrema urgenza fin dal momento in cui si verifica l'inadempimento, procede direttamente, in danno del Concessionario, all'esecuzione degli interventi inadempiti di manutenzione e riparazione delle infrastrutture concesse. Il Concedente addebita al Concessionario tutti i costi e gli oneri sostenuti per la progettazione, affidamento e realizzazione degli interventi eseguiti in danno ed il Concessionario è tenuto a versare al Concedente le relative somme entro 30 giorni dalla presentazione della rendicontazione delle stesse debitamente documentata. Al Concessionario è altresì applicata una penale pari al 10% delle somme spese dal Concedente per l'esecuzione in danno.”.*

4. *Fatta salva l'applicazione delle penali di cui agli articoli 30 e 30-bis e all'Allegato N della Convenzione, il Concedente ha diritto al risarcimento, da parte del Concessionario, degli eventuali maggiori danni subiti quale conseguenza del ritardato adempimento e/o della violazione dei propri obblighi. L'irrogazione di sanzioni o penali per un ammontare complessivo superiore alle soglie stabilite nell'Allegato N “Sanzioni e penali” costituisce grave inadempimento con le conseguenze di cui all'articolo 9.*

## **ARTICOLO 10**

### **(Risoluzione della concessione per grave inadempimento del concessionario)**

1. L'articolo 9 della Convenzione Unica è sostituito dal seguente:

*“Articolo 9 — Risoluzione della concessione per grave inadempimento del Concessionario*

*1. In deroga a quanto previsto al precedente art. 8, in caso di grave inadempimento alle obbligazioni di cui all'art. 3, ovvero alle altre obbligazioni derivanti dalla legge, il Concedente contesta gli addebiti al Concessionario, assegnandogli un termine non inferiore a trenta giorni e non superiore a sessanta giorni per la presentazione delle proprie controdeduzioni. Acquisite le predette controdeduzioni e valutate le stesse non condivisibili, ovvero scaduto il termine senza che il concessionario abbia risposto, il Concedente richiede alla Commissione di cui al comma 2 la predisposizione di una relazione istruttoria particolareggiata sui fatti contestati, corredata dei*

documenti necessari, al fine di accertare la gravità dell'inadempimento e la relativa imputabilità. Si intende per grave inadempimento l'inadempimento alle obbligazioni di cui all'art. 3, ovvero alle altre obbligazioni derivanti dalla legge, che abbia carattere definitivo e tale da determinare una gravissima compromissione della funzionalità o della sicurezza di parte qualificante della rete autostradale. La relazione istruttoria è comunicata al Concedente e al Concessionario entro il termine di trenta giorni, elevabile sino a novanta giorni in caso di motivata complessità dell'accertamento, dalla richiesta. Il mancato rispetto determina responsabilità in capo alla commissione. Il Concedente accertato il grave inadempimento, sulla base della relazione tempestivamente prodotta dalla Commissione, dichiara la risoluzione della concessione, che opera di diritto. In caso di risoluzione del contratto, il Concessionario ha diritto ad un importo pari al valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti (determinato con i criteri contabili nazionali ITAGAAP), ovvero, per le opere che non abbiano ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal concessionario. L'efficacia del provvedimento di risoluzione della concessione per inadempimento del concessionario non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del Concedente delle somme previste dal presente comma. Resta fermo il diritto del Concedente al risarcimento dei danni subiti quale conseguenza dell'inadempimento del Concessionario.

2. Entro sessanta giorni dalla contestazione del grave inadempimento il Concedente nomina la Commissione paritetica di tre componenti di comprovata esperienza giuridica o tecnica e ingegneristica nella materia delle infrastrutture autostradali di cui uno designato dal Concedente con l'atto di contestazione degli addebiti al Concessionario, uno dal Concessionario entro il termine fissato per la presentazione delle controdeduzioni, un terzo di comune accordo tra Concedente e Concessionario ovvero, in caso di mancato accordo entro i successivi dieci giorni dalla designazione dei primi due componenti, dal Presidente del Consiglio di Stato, con oneri a carico del Concessionario. Nel caso in cui il Concessionario non indichi il proprio componente entro il termine di cui al periodo precedente, il Concedente procede senza il parere della Commissione.

3. Nelle more dell'effettivo subentro di un nuovo concessionario, il Concessionario è comunque obbligato, salva diversa indicazione del Concedente, a proseguire nella gestione alle medesime modalità e condizioni della presente Convenzione, come modificata dal presente Atto aggiuntivo, nei limiti strettamente necessari a garantire esigenze di continuità e regolarità del servizio e fermi restando gli obblighi manutentivi a garanzia della sicurezza della circolazione.

4. L'indennizzo di cui al comma 1 è corrisposto dal concessionario subentrante, alla data della consegna dell'infrastruttura. Il nuovo concessionario, subentra in tutti i rapporti attivi e

*passivi di cui è titolare il Concessionario uscente e relativi all'oggetto della Convenzione, in essere al momento del trasferimento della concessione.”.*

## **ARTICOLO 11**

### **(Risoluzione del rapporto per inadempimento del Concedente e revoca della concessione per motivi di pubblico interesse)**

1. Alla fine dell'articolo 9-bis della Convenzione Unica è aggiunto il seguente sesto comma:  
“6. *Il presente articolo non trova applicazione in caso di grave inadempimento del concessionario disciplinato dall’art. 9.”.*

## **ARTICOLO 12**

### **(Bilancio e partecipazioni)**

1. L’articolo 10, comma 2, della Convenzione Unica è sostituito dal seguente:  
“2. *Il Concessionario dichiara di detenere, alla data del 30 giugno 2020, partecipazioni nelle seguenti Società nella misura appresso indicata:*

*2.1 Società di cui all’art 3, n. 1 della Legge 28 aprile 1971 n. 287, così come modificato dall’art. 19 della Legge 136/99:*

- Tangenziale di Napoli S.p.A. 100%*
- Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco p.a. 51%*

*Attraverso la Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco partecipa alla Società R.A.V. Raccordo Autostradale Valle d’Aosta S.p.A. per il 58% delle azioni ordinarie.*

- Società Autostrada Tirrenica p.A. 99,93%*
- Autostrade Meridionali S.p.A. 58,98%*
- Strada dei Parchi S.p.A. 2,00%*
- Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. 27,45%*
- Tangenziale Esterna S.p.A. 0,25%*

*2.2. Società con attività strumentali e/o ausiliarie all’oggetto della concessione:*

- Pavimental S.p.A. 99,40%*
- SPEA Engineering S.p.A. 20%*
- Giove Clear S.r.l. 100,00%*
- Autostrade Tech S.p.A. 100,00%*
- Tecne Gruppo Autostrade per l’Italia S.p.A. 100,00%*
- Free To X S.r.l. 100,00%*



– *EssediEsse Società di Servizi S.p.A.* 100,00%

2.3 *Società la cui attività non risulta avere alcun rapporto di inerenza con l'oggetto della concessione:*

- <i>AD Moving S.p.A.</i>	100,00%
- <i>Consorzio Autostrade Italiane Energia</i>	27,04%
- <i>Bologna &amp; Fiera Parking S.p.A.</i>	36,81%
- <i>digITAllog S.p.A.</i>	1,40%
- <i>Elgea S.p.A.</i>	100,00%

### **ARTICOLO 13**

#### **(Piano economico finanziario e piano finanziario regolatorio)**

1. L'articolo 11 della Convenzione Unica è sostituito dal seguente:

*“Articolo 11 - Piano economico-finanziario e piano finanziario-regolatorio*

*1. Il Piano economico finanziario (PEF), [redatto ai sensi Delibera CIPE (oggi CIPESS) 20 dicembre 1996 e del Decreto Interministeriale n. 125/97 del 15 aprile 1997], riportato nell'allegato “E” ed il Piano finanziario regolatorio (PFR), [redatto ai sensi della Delibera ART n. 71 del 2019, riportato nell'Allegato “B” della presente Convenzione], sono vincolanti per il Concessionario sino alla data di scadenza della Concessione fissata all'art. 4 della Convenzione, fatti salvi i previsti aggiornamenti anche legati all'aggiornamento del PFR.*

*2. Il PFR è aggiornato annualmente, in occasione della richiesta di adeguamento tariffario da applicare per il successivo anno, nonché su richiesta del concedente.*

*3. Il primo periodo regolatorio copre il quinquennio 2020-2024; si assumono come “Anno base” e “Anno ponte”, rispettivamente, le annualità 2018 e 2019.*

*4. Ai fini della disciplina del Sistema tariffario, le attività del concessionario sono distinte in:*

- a) attività autostradali: attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli, oggetto di concessione;*
- b) attività accessorie: attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali relative alle tratte oggetto di concessione, non correlate alla circolazione dei veicoli, ivi compresi (i) servizi di distribuzione carbolubrificanti ed attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio, (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici ed informativi;*
- c) attività non pertinenti: attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).*

*Il Sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie, come definito nella Delibera ART n. 71/2019.*

5. Il Sistema tariffario di pedaggio persegue la finalità di assicurare che:

- a) *la dinamica annua della componente tariffaria di gestione sia determinata dall'applicazione della metodologia del price cap e sia coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività;*
- b) *con riferimento alla durata del periodo concessorio ai fini della determinazione della componente tariffaria di costruzione, il concessionario ottenga, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità, una redditività del capitale investito pari al tasso di remunerazione pre-tax fissato con riferimento alle diverse categorie di asset definite nella Delibera ART n. 71/2019;*

6. Ai fini del corretto calcolo, per ciascun anno del periodo tariffario, delle componenti tariffarie di cui al comma precedente si distinguono:

*- il livello dei costi di gestione  $C_G$  (definiti sulla base dei principi e dei criteri stabiliti dalla regolazione ART):*

$$C_G = (C_o - Eaa) + Ca, nr + Crc, nr,$$

dove:

- *$C_o$  indica i costi operativi definiti sulla base dei criteri e nei limiti di ammissibilità fissati nella Delibera ART n. 71/2019;*
- *$Eaa$  indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie;*
- *$Ca, nr$  indica i costi di ammortamento afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio, determinato in base ad aliquote tecniche-economiche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa;*
- *$Crc, nr$  indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;*
- *il livello dei costi di costruzione  $C_k$  viene determinato secondo la seguente formula:*

$$C_k = Ca, r + Crc, rA + Crc, rP$$

dove:

- *$Ca, r$  indica i costi di ammortamento afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio;*
- *$Crc, rA$  indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere realizzate*

o in corso di realizzazione;

- **Crc,rP** indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere da realizzare.

7. La stima annuale della componente tariffaria di gestione deve essere tale da non superare il valore risultante dalla seguente dinamica, secondo la formula del price cap:

$$T_{G,t+1} \leq T_{G,t} \cdot (1 + P_{t+1} - X_t)$$

dove:

- **T<sub>G,t+1</sub>** è il livello della componente tariffaria di gestione, predeterminato con riferimento all'anno  $t + 1$ ; in particolare, per  $t = 0$  in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), si assume:

$$T_{G,t} = C_{G,ap} / V_{m,1-5}$$

dove:

- **C<sub>G,ap</sub>** è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno ponte, definito nel seguente modo:

$$C_{G,ap} = C_{G,ab} \cdot (1 + P_{ap})$$

in cui:

- **P<sub>ap</sub>** è il tasso di inflazione programmato per l'Anno ponte, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile;
- **C<sub>G,ab</sub>** è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno base;
- **V<sub>m,1-5</sub>** indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;
- **T<sub>G,t</sub>** è il livello componente tariffaria di gestione in vigore all'anno  $t$ ;
- **P<sub>t+1</sub>** è il tasso di inflazione programmata relativo all'anno  $t + 1$ , determinato dal tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio;.
- **X<sub>t</sub>** è l'indicatore di produttività annuale determinato dall'ART nella delibera 71/2019 e, sulla base delle previsioni contenute nella misura 20.4. della suddetta delibera, è applicato nei termini e con le modalità riportate negli allegati "B" ed "E"..
- Qualora ne ricorrano i presupposti, la componente tariffaria di gestione **T<sub>G,t+1</sub>** deve intendersi comprensiva della sub-componente **T<sub>i,G,t+1</sub>**, connessa ai costi incrementali riferiti a ciascun anno del periodo regolatorio, come stimati ex ante

In particolare, si assume:

$$T_{i,G,t+1} = (\Delta Ci_{G,k,t+1} + \Delta Ci_{G,v,t+1}) / V_{m,(t+1)-5}$$

dove:

$\Delta Ci_{G,k,t+1}$  è il livello incrementale annuo dei costi di gestione, relativo agli asset entrati in esercizio all'anno  $t$ ; in coerenza con il meccanismo delineato al punto 21 con riguardo ai costi di capitale, i costi incrementali di gestione legati all'entrata in funzione dei nuovi investimenti sono computabili a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio;

- $\Delta Ci_{G,v,t+1}$  è il livello incrementale dei costi di gestione, relativo all'entrata in vigore all'anno  $t$  di sopravvenienze normative e regolamentari;
- $V_{m,(t+1)-5}$  indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno, compreso tra: (i) l'anno  $t + 1$  di prima inclusione tariffaria dei predetti costi incrementali; (ii) l'ultimo anno del periodo regolatorio;

Per  $t = 0$  in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), per la citata sub-componente si assume:

$$T_{i,G,t} = (\Delta Ci_{G,k,ap} + \Delta Ci_{G,v,ap}) / V_{m,1-5}$$

dove:

- $\Delta Ci_{G,k,ap}$  è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo agli asset entrati in esercizio nel corso dell'Anno ponte;
- $\Delta Ci_{G,v,ap}$  è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo all'entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari;
- $V_{m,1-5}$  indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

8. La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN contabile, è basata sulla seguente formula:

$$T_{K,t+1} = (C_{a,r,(t+1)} + C_{rc,rA,(t+1)} + C_{rc,rP,(t+1)} + PF_{K,t+1}) / V_{t+1}$$

dove:

- $C_{a,r,(t+1)}$  indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno  $t + 1$ , afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;

- $C_{rc,rA,(t+1)}$  indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno  $t + 1$ , afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione di cui al punto 2.17, della Delibera ART n. 71/2019 così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto nella regolazione ART e sulla base del tasso di remunerazione (TIR) determinato ai sensi del punto 17.2 della Delibera ART 71/2019;
- $C_{rc,rP,(t+1)}$  indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno  $t + 1$ , afferenti al CIN delle opere da realizzare, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto nella regolazione ART e sulla base del tasso di remunerazione (WACC) determinato dall'Autorità per ciascun periodo regolatorio;
  - $PF_{K,t+1}$  indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui al punto 2.14, definite ex ante, volte ad assicurare per la tariffa, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio;
  - $V_{t+1}$  indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno  $t + 1$ , così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

Il livello della componente  $C_{a,r,(t+1)}$  è il costo di ammortamento, riferito agli asset reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento con una o più delle metodologie previste dalla Delibera ART 71/2019, determinato al 1° gennaio dell'anno  $t + 1$ .

Il livello delle componenti  $C_{rc,rA,(t+1)}$  e  $C_{rc,rP,(t+1)}$  deriva dall'applicazione al capitale investito netto regolatorio, computato al 1° gennaio di ogni anno, dei rispettivi criteri di determinazione, nel seguente modo:

$$C_{rc,rA,(t+1)} = CIN_{rA,(t+1)} \cdot TIR$$

$$C_{rc,rP,(t+1)} = CIN_{rP,(t+1)} \cdot R$$

dove:

- $CIN_{rA,(t+1)}$  indica il valore del CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione, al 1° gennaio dell'anno  $t + 1$ , determinato sulla base di quanto di seguito specificato;
- $TIR$  indica il tasso interno di rendimento definito nel Sistema regolatorio pre-vigente;
- $CIN_{rP,(t+1)}$  indica il valore del CIN delle opere da realizzare, al 1° gennaio dell'anno  $t + 1$ , determinato sulla base dei principi e dei criteri di ammissibilità fissati nella delibera ART 71/2019;
- $R$  indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito definite da ART per ciascun periodo regolatorio (WACC);

I tassi di remunerazione TIR e WACC sono, per scelta della concessionaria, in termini nominali pre-tax, di conseguenza il capitale investito netto e il relativo fondo di ammortamento sono espressi a valori non rivalutati.

*In generale, la dinamica del capitale investito netto nel corso del periodo concessorio è determinata come segue:*

$$CIN_{(t+1)} = (CIN_t - C_{a,t} + I_t)$$

*dove:*

- *CIN<sub>(t+1)</sub> indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno t + 1;*
- *CIN<sub>t</sub> indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno t;*
- *C<sub>a,t</sub> indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno t, afferenti al capitale investito netto, così come valorizzati al 1° gennaio dello stesso anno t e riportati nel Piano Finanziario Regolatorio; si precisa che la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t non determina ammortamenti nel medesimo esercizio;*
- *I<sub>t</sub> indica la quota annuale ammissibile di investimenti prevista per l'anno t, con riferimento alle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Piano Finanziario Regolatorio,.*

*Il valore di CIN<sub>t</sub> alla data del 1° gennaio 2020 corrisponde (i) al valore dell'avviamento (ii) delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate a tale data, distinte sulla base della classificazione in opere realizzate /in corso di realizzazione e in opere da realizzare e (iii) alle poste figurative maturate, relative al pre-vigente sistema tariffario.*

*9. Nel caso in cui la convenzione, ovvero gli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, prevedano la corresponsione di oneri integrativi di cui al punto 2.12 della Delibera ART n. 71/2019 (oneri specifici che il concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato o ad altri soggetti preventivamente individuati, secondo modalità e tempistiche predeterminate, conseguenti ad eventuali obblighi di natura normativa o convenzionale connessi all'affidamento in concessione), la tariffa unitaria media va integrata con una componente tariffaria per oneri integrativi (T<sub>oI,t</sub>), finalizzata al recupero di tali oneri, attraverso l'individuazione di una quota annua non soggetta alla dinamica del price cap. La stima annuale della componente tariffaria per oneri integrativi corrisponde al valore risultante dalla seguente dinamica:*

$$T_{oI,t+1} = C_{oI,t+1} / V_{t+1}$$

*dove:*

- *T<sub>oI,t+1</sub> è il livello della componente tariffaria per oneri integrativi, predeterminato con riferimento all'anno t+1;*
- *C<sub>oI,t+1</sub> indica la quota annua dei costi correlati agli oneri integrativi riferibile all'anno t+1;*
- *V<sub>t+1</sub> indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno t+1, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.*

10. Ai fini della determinazione delle componenti tariffarie di cui al presente articolo, la metodologia analitica impiegata per formulare le stime previsionali di traffico deve essere caratterizzata da trasparenza e riproducibilità. Deve inoltre consentire l'effettuazione di analisi di simulazione, di sensitività e di rischio da parte dei soggetti istituzionalmente legittimati.

11. Le stime previsionali di cui al presente articolo sono aggiornate alla scadenza di ogni periodo regolatorio.”.

## **ARTICOLO 14**

### **(Rischi del concessionario)**

1. Dopo l'articolo 11 della Convenzione Unica è inserito il seguente:

*“Articolo 11-bis - Rischi del concessionario*

1. *Il rischio di progettazione, derivante da errori od omissioni di progettazione che rendono necessari interventi di modifica del progetto e che incidono sui tempi e sui costi di realizzazione degli interventi riportati all'art. 2 della presente Convenzione, è posto a carico del Concessionario, che è obbligato alla definizione dei diversi livelli progettuali.*

2. *Il rischio di costruzione è posto a carico del Concessionario successivamente all'approvazione da parte del Concedente del progetto definitivo degli interventi riportati all'art. 2 della presente Convenzione, ad esclusione dei casi in cui l'eventuale incremento dei costi di costruzione e/o ritardo nei tempi di costruzione sia determinato da fatto del Concedente, da forza maggiore o da fatti di terzi o da fatti non riconducibili a responsabilità del Concessionario stesso. I costi di costruzione sono comprensivi dei costi relativi ai servizi di ingegneria occorrenti per la progettazione e realizzazione dell'opera. Gli oneri di progettazione rimangono a carico del Concessionario nel caso in cui i progetti non vengano approvati in sede di Conferenza di servizi o dal CIPESS ove previsto. Tra i rischi di costruzione rientrano:*

*- il rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto, collegato al mancato rispetto degli standard di progetto fermo restando il riconoscimento al Concessionario dei maggiori costi dell'opera al netto degli oneri di progettazione che rimangono a carico del concessionario stesso;*

*- il rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione;*

*- il rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori;*

*- il rischio di aumento del costo dei fattori produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità dei medesimi fattori previsti nel progetto;*

*- il rischio di inaffidabilità ed inadeguatezza della tecnologia utilizzata.*

3. *Per cause di forza maggiore si intende ogni atto o fatto imprevisto e imprevedibile, e che*

*presenta carattere di eccezionalità, che la parte che la invoca non avrebbe potuto prevedere né prevenire con l'esercizio dell'ordinaria diligenza, tale da rendere oggettivamente impossibile o eccessivamente oneroso in tutto o in parte l'adempimento delle obbligazioni ai sensi della presente Convenzione. A titolo meramente esemplificativo e a condizione che soddisfino i suddetti requisiti, sono cause di forza maggiore e/o di caso fortuito eventi quali:*

- a) guerre o atti di ostilità, comprese azioni terroristiche;*
- b) esplosioni, radiazioni e contaminazioni chimiche;*
- c) gravi eventi calamitosi di origine naturale;*
- d) epidemie e contagi.*

*4. Costituiscono fatti non imputabili al Concessionario:*

- a. le sopravvenienze normative e/o regolamentari capaci di incidere anche in via mediata sull'equilibrio economico finanziario;*
- b. i casi di forza maggiore di cui al precedente comma 3);*
- c. le ipotesi di compromissione dell'equilibrio economico finanziario conseguenti ad eventuali modifiche del contratto di concessione di cui all'art. 175 del d.lgs. n.50/2016, dai commi 1 a 4, con l'eccezione delle ipotesi di modifiche soggettive del Concessionario.*

*5. Sono, inoltre, a carico del Concessionario i seguenti rischi:*

- a) il rischio amministrativo, connesso al notevole ritardo o al diniego nel rilascio di autorizzazione (pareri, nulla osta, licenze) da parte dei soggetti competenti, con conseguenti ritardi nella realizzazione degli interventi, dovuti a cause esclusivamente imputabili al Concessionario;*
- b) il rischio espropri, connesso a ritardi da espropri o a maggiori costi di esproprio per errata progettazione;*
- c) il rischio ambientale e/o archeologico, ossia rischio di bonifica dovuto alla contaminazione del suolo ed il rischio di ritrovamenti archeologici, con conseguenti ritardi nella realizzazione dell'opera ed incremento dei costi per il risanamento ambientale o per la tutela archeologica, ove conseguenti a carenze progettuali.”.*

## **ARTICOLO 15**

### **(Suppressione articoli)**

Sono soppressi gli articoli 12 “Destinazione benefici finanziari da ritardata esecuzione degli investimenti”, 14 “Altri investimenti”, 19 “Formula revisionale della tariffa media ponderata”, 21 “Componente X Investimenti” e 22 “Componente per la remunerazione dei nuovi investimenti non inseriti alla data del 3 ottobre 2006 nel Piano finanziario vigente alla stessa data”.



## ARTICOLO 16

*(Obbligo di sviluppare studi di fattibilità di nuove tratte e di completamento delle procedure approvative avviate)*

L'art. 15 della Convenzione Unica è così sostituito:

*“ART. 15 - Obbligo di sviluppare studi di fattibilità di nuove tratte e di completamento delle procedure approvative avviate*

*1. Il Concessionario si impegna ad elaborare a propria cura e spese ed a consegnare al Concedente, nel termine che sarà di volta in volta indicato dal Concedente medesimo, uno studio di fattibilità per ciascuna delle seguenti iniziative:*

- Svincolo di Roccasecca*
- Svincolo Pomigliano d'Arco Ovest*
- Svincolo viabilità nell'area Genovese*
- Adeguamento svincolo di Modugno*
- Adeguamento svincolo di Pescara Nord*
- Potenziamento A14*

*2. Il Concessionario, su richiesta del Concedente, si impegna altresì ad elaborare a propria cura e spese ed a consegnare, nel termine che sarà di volta in volta indicato dal Concedente medesimo, uno studio di fattibilità per ulteriori iniziative sulla rete in concessione che il Concedente stesso dovesse richiedere.*

*3. Il Concedente, laddove valuti positivamente gli studi di fattibilità elaborati dal Concessionario, potrà richiedere a quest'ultimo di sviluppare la progettazione definitiva, comprensiva dei relativi iter autorizzativi (valutazione di impatto ambientale e conferenza di servizi).*

*4. Il Concessionario è inoltre obbligato a provvedere al completamento delle procedure approvative dei seguenti interventi:*

- IV corsia A1 Modena Nord – Piacenza sud*
- IV corsia A1 S. Cesareo – Colleferro*
- IV corsia A1 Colleferro – Frosinone*
- III corsia A12 Torrimpietra – S. Marinella, tratto Cerveteri – S. Marinella*
- III corsia A11 Pistoia – Montecatini.*

*5. Al termine degli iter autorizzativi (valutazione di impatto ambientale e conferenza di servizi) il Concedente potrà approvare la progettazione definitiva elaborata dal Concessionario di uno o più degli interventi di cui ai commi 1, 2 e 4, e richiederne l'inserimento tra gli impegni di investimento. In caso di accordo sull'inserimento dell'intervento in Convenzione, il Concedente e il*

*Concessionario stipuleranno un atto aggiuntivo alla Convenzione Unica con conseguente modifica del piano economico finanziario e del piano finanziario regolatorio.*

*6. In caso di mancata approvazione e realizzazione di uno o più degli interventi di cui al presente articolo, il Concessionario ha il diritto al riconoscimento a tariffa dei costi sostenuti e documentati per la progettazione definitiva eseguita su espressa richiesta del Concedente, qualora preventivamente riconosciuti come ammissibili dal Concedente, restando a suo carico i costi sostenuti per l'elaborazione degli studi di fattibilità.”.*

## **ARTICOLO 17**

*(Revenue sharing)*

1. L'articolo 13 della Convenzione Unica è sostituito come segue:

*“1. Ai sensi dell'articolo 178, comma 8, del codice dei contratti pubblici il rischio traffico è a carico del Concessionario.*

*2. A partire dal periodo regolatorio successivo al primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario, nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%), del montante medio annuo del maggior ricavo, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi all'anno base per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro. Detto maggiore ricavo sarà calcolato come differenza tra:*

- i ricavi, al netto degli oneri di cui al punto 8 della Delibera ART n. 71/2019 scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivo;*
- i ricavi, al netto degli oneri di cui al punto 8 della Delibera ART n. 71/2019, scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi traffico previsto ex ante maggiorato del 2% (ricavi soglia).”.*

## **ARTICOLO 18**

*(Tariffazione)*

L'articolo 18 della Convenzione Unica è sostituito dal seguente:

*“Articolo 18 – Tariffazione*

*1. Per tariffa unitaria media si intende il prezzo unitario medio, espresso in euro per veicolo\*km, dei pedaggi praticati dal concessionario alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta*

autostradale, ponderato con i volumi di traffico.

La tariffa unitaria media è costituita dalla somma delle due distinte componenti, la cui dinamica annuale è rappresentata nel PFR di cui all'art. 13 del III Atto Aggiuntivo:

a) componente tariffaria di gestione ( $T_G$ ): nel rispetto della dinamica tariffaria definita nel PFR, che tiene, tra l'altro conto dell'incremento della produttività da efficientamento, è finalizzata a permettere il recupero: (i) dei costi operativi, comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi, medi su base quinquennale, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, stimati con riferimento all'Anno base per ciascun periodo regolatorio, nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze legislative e regolamentari; (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

b) componente tariffaria di costruzione ( $T_K$ ): è finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio (tenuto conto dell'eventuale valore di subentro previsto a scadenza del periodo concessorio), ivi compresi il valore delle opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione, ivi inclusi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria.

Detta tariffa unitaria media, per ciascun anno  $t$  del periodo concessorio, è rappresentabile come segue:

$$T_t = T_{G,t} + T_{K,t}$$

Nel caso in cui la convenzione, ovvero gli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, prevedano la corresponsione di oneri integrativi di cui al punto 2.12 della Delibera ART n. 71/2019, la tariffa unitaria media va integrata con una componente tariffaria per oneri integrativi ( $T_{OI,t}$ ).

La tariffa unitaria media, eventualmente integrata con la suddetta componente (di seguito: tariffa unitaria media integrata) risulta quindi la seguente:

$$T'_t = T_t + T_{OI,t}$$

2. E' possibile, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione di poste figurative, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all'anno di effettiva competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio. Tali poste figurative ex ante sono ricomprese nella formula di cui al comma precedente. Per assicurare il mantenimento della

neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da  $t + 1$  alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione di cui al successivo comma 4 del presente articolo.

3. Il concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa unitaria media, relativa a ciascuna annualità del periodo concessorio, determina i pedaggi afferenti alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale. La modulazione della tariffa per classe veicolare, da applicare con riferimento all'impatto ambientale, è determinata nel rispetto delle previsioni normative in materia. Il concessionario può essere autorizzato dal concedente ad attuare forme di modulazione tariffaria ulteriori, sempre a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa stessa, basate, in via esemplificativa e non esaustiva, su:

- a) classificazione diversa e/o più articolata dei veicoli, con eventuale graduale superamento del principio "asse-sagoma", così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;
- b) classificazione delle tratte autostradali in base a criteri di valutazione delle modalità di utilizzo prevalente, dell'incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;
- c) articolazione per fasce orarie (es.: peak/off-peak);
- d) differenziazione giornaliera (es.: ferial/festivo);
- e) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale);
- f) agevolazioni per utilizzatori frequenti.

La modulazione tariffaria è in ogni caso definita nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione tra gli utenti.

4. La tariffa unitaria media, determinata ex ante secondo le modalità illustrate ai commi precedenti, è adeguata annualmente, in esito al monitoraggio annuale sulla qualità dei servizi e sull'attuazione degli investimenti condotto ai sensi della Delibera 71/2019, con le seguenti modalità:

$$T^*_{t+1} = T^*_{G,t+1} + T^*_{K,t+1}$$

con:

$$T^*_{G,t+1} = T_{G,t+1} \cdot (1 - \Delta T_{G,t+1}) \cdot (1 + Q_t)$$

$$T^*_{K,t+1} = T_{K,t+1} + \Delta T_{K,t+1}$$

dove:

- $T_{G^*,t+1}$  è il livello della componente tariffaria di gestione, calcolato all'anno  $t$  ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno  $t + 1$ ;
- $T_{G,t+1}$  è il livello della componente tariffaria di gestione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno  $t + 1$ ;
- $\Delta T_{G,t+1}$  è la componente tariffaria integrativa di gestione derivante dall'eventuale mancato sostenimento dei costi operativi stimati ex ante ed afferenti agli investimenti programmati e alle sopravvenienze normative e regolamentari, in ragione della loro mancata o ritardata attuazione;
- $Q_t$  è il coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno  $t$  e scaturente dall'applicazione dei meccanismi di penalità/premi di cui al successivo comma 5, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;
- $T_{K^*,t+1}$  è il livello della componente tariffaria di costruzione calcolato all'anno  $t$  ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno  $t + 1$ ;
- $T_{K,t+1}$  è il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno  $t + 1$ ;
- $\Delta T_{K,t+1}$  è il livello della componente tariffaria integrativa di costruzione, di segno negativo, calcolata all'anno  $t$  e correlata all'applicazione (i) del meccanismo di cui al successivo comma 6, con riferimento all'attuazione degli investimenti, che tiene conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché dell'eventuale correlata penalità e (ii) delle necessarie variazioni alle poste figurative di cui al paragrafo 26 della Delibera ART n. 71/2019, finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

5. La variabile  $Q$  è definita dal meccanismo di penalità/premi, disciplinato nella delibera ART 71/2019, che si basa su un panel di indicatori della qualità del servizio e sulla fissazione dei livelli di qualità rilevanti nella valutazione della performance del concessionario. Il set di indicatori e i livelli di qualità ad essi relativi sono fissati dal Concedente con le modalità previste al successivo art. 20 del III Atto Aggiuntivo.

6. Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario della componente di costruzione, la componente  $\Delta T_{K,(t+1)}$  è costituita da due sub-componenti, definite come segue:

$$\Delta T_{K,(t+1)} = \Delta T_{I,K,(t+1)} + H_{K,(t+1)}$$

a) la prima sub-componente ( $\Delta T_{I,K,(t+1)}$ ) è correlata all'importo degli investimenti non realizzati e si calcola con le seguenti modalità:

$$\Delta T_{I,K,(t+1)} = - (1 - \alpha_t) \cdot T_{K,(t+1)}$$

con

$$\alpha_t = \sum_{a=1}^t (I_{R,a}) / \sum_{a=1}^t (I_{P,a})$$

dove:

- $T_{K,t+1}$  indica il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno  $t + 1$ ;
- $\alpha_t$  indica la quota di investimenti effettivamente realizzati, cumulati fino all'anno  $t$ , rispetto all'importo di investimenti programmati per il medesimo periodo;
- $I_{R,\alpha}$  indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno  $t + 1$ , afferenti agli investimenti effettivamente realizzati, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti;
- $I_{P,\alpha}$  indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno  $t + 1$ , afferenti agli investimenti programmati all'atto della stipula della concessione, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

b) la seconda sub-componente ( $HK_{,(t+1)}$ ) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatta salva la facoltà del concedente di dichiarare, nelle ipotesi previste all'art. 10 del III Atto Aggiuntivo, la risoluzione della concessione, e si determina come segue:

$$HK_{,(t+1)} = - (y_t \cdot R) \cdot |\Delta T_{I,K,(t+1)}|$$

dove:

- $y_t$  indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al concessionario, cumulati fino all'anno  $t$ , rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;
- $R$ , indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC).

## ARTICOLO 18BIS

### (Tasso di inflazione programmata)

- 1. L'articolo 20 della Convenzione Unica è sostituito dal seguente:

*“Articolo 20 – Tasso di inflazione programmata*

1. *La stima annuale della componente tariffaria di gestione risulta determinata dalla dinamica conseguente all'applicazione della seguente formula di cui al punto 18 della Delibera 71/2019:*

$$T_{G,t} \cdot (1 + P_{t+1} - X_t)$$

*La variabile  $P_{t+1}$ , , corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa ed è coincidente con quello risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio, applicabile per tutta la durata di quest'ultimo.*

2. *Se il tasso di inflazione programmata non fosse disponibile nel documento di cui al precedente punto 1, si fa riferimento, per l'intero periodo tariffario, alle proiezioni macroeconomiche formulate nell'ultimo Bollettino economico della Banca Centrale Europea disponibile all'atto della notifica di avvio della consultazione.*
3. *Qualora i dati pubblicati non coprissero l'intera durata di ciascun periodo tariffario, si fa riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo.*

## ARTICOLO 19

### (Aggiornamento annuale della tariffa)

1. L'articolo 23 della Convenzione Unica, come modificato dall'articolo 5 dell'Atto Aggiuntivo sottoscritto il 24 dicembre 2013, è sostituito dal seguente:

*“Articolo 23 - Procedure per l'aggiornamento annuale delle tariffe*

1. *Il Concessionario provvede ad inviare al Concedente entro il 15 ottobre di ogni anno, sulla base dei dati consuntivi e preconsuntivi disponibili al 30 settembre, tutte le informazioni necessarie per la determinazione dell'adeguamento tariffario per l'anno successivo, nonché, la proposta di aggiornamento del PFR. In tale ambito il Concedente può contestare:*

a. *la correttezza dei valori inseriti nella formula di adeguamento tariffario e dei relativi conteggi, con particolare riferimento alla valutazione della qualità dei servizi e all'entità degli investimenti effettuati alla data del 30 settembre precedente;*

b. *la sussistenza di inadempimenti alle disposizioni dell'art. 3, comma 1, lett. b), b-bis), f), g), g-bis), j), k), l, n), o), p), s), e comma 1-bis, della Convenzione come modificato dal presente Atto*

*Aggiuntivo, che siano stati formalmente contestati, ai sensi degli articoli 8 e 9 della Convenzione, come modificata dal presente Atto aggiuntivo, al Concessionario entro il 30 giugno precedente.*

*2. Fermo restando tutto quanto disposto dagli articoli 8 e 9 della Convenzione come modificati dal presente Atto aggiuntivo, il Concedente, perdurando l'inadempienza degli obblighi del Concessionario di cui al precedente comma lettera b), può disporre la sospensione dell'applicazione della formula di adeguamento tariffario fino alla rimozione dell'inadempienza.*

*3. Il Concedente entro il 15 novembre di ogni anno, trasmette all'ART la proposta di adeguamento della tariffa unitaria media per l'anno successivo e la proposta di aggiornamento del PFR. L'ART, entro il 30 novembre di ciascun anno, verifica la corretta applicazione dei principi e dei criteri fissati nella Delibera n. 71/2019. L'ART in particolare verifica le seguenti condizioni:*

*a. applicazione della metodologia del price cap alla componente tariffaria di gestione;*

*b. uguaglianza del valore attualizzato dei ricavi da pedaggio attesi, correlati alla componente tariffaria di costruzione, e dei costi ammissibili attesi afferenti agli investimenti, ottenuto scontando i relativi importi come riportato nell'allegato E;*

*c. azzeramento del valore attualizzato delle eventuali poste figurative;*

*d. rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità di cui ai principi di contabilità regolatoria di cui alla delibera ART n.71/2019.*

*4. Le tariffe sono approvate con la procedura di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355 e s.m.i..*

*5. Il Concessionario rende noto al Concedente, entro i successivi 30 giorni dalla data di applicazione della variazione tariffaria di ciascun anno, il prontuario delle tariffe, elaborato a seguito degli adeguamenti di cui al presente articolo, applicato nello stesso anno”.*

## **ARTICOLO 20**

### **(Meccanismi di premialità/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi)**

1. L'articolo 20-bis della Convenzione Unica è sostituito dal seguente:

*“Articolo 20-bis - Meccanismi di premialità/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi*

*1. Entro 12 mesi decorrenti dalla data di efficacia del III Atto aggiuntivo, le parti definiscono gli indicatori di qualità di cui al punto 24 della Delibera ART n. 71/2019 per ciascuna area tematica. Nei successivi 12 mesi detti indicatori saranno recepiti in un IV Atto aggiuntivo alla presente Convenzione. I meccanismi di attribuzione delle relative premialità/penalità, riportati nel punto 24 della delibera ART n.71/2019 trovano applicazione a decorrere dalla data di efficacia*



del predetto IV Atto aggiuntivo. Successivamente il Concessionario è tenuto a rilevare e comunicare, entro il 15 ottobre di ogni anno, al Concedente e all'ART gli esiti del monitoraggio e le relative metodologie di rilevazione degli indicatori di qualità di cui al presente comma riferiti alla data del 30 settembre precedente.

2. Nelle more dell'efficacia del IV Atto aggiuntivo di cui al comma 1, si applicano gli indicatori di qualità stabiliti nell'Allegato C alla Convenzione Unica del 2007”.

## **ARTICOLO 21**

### **(Penali per ritardi nella progettazione e realizzazione del Piano straordinario di manutenzione)**

Dopo l'articolo 30 della Convenzione Unica è aggiunto il seguente articolo:

*“Articolo 30-bis – Penali per ritardi nella progettazione e realizzazione del Piano straordinario di manutenzione.*

1. *Relativamente al Piano straordinario di manutenzione di cui al Cronoprogramma Allegato M1, fatti salvi ritardi non imputabili al Concessionario, verrà applicata una penale pari al 3% della differenza tra il valore consuntivo progressivo al 31 dicembre di ciascun anno del periodo regolatorio rispetto al valore progressivo previsto al 31 dicembre dello stesso anno riportato nel medesimo allegato M1”.*

## **ARTICOLO 22**

### **(Regime dei lavori e delle forniture dei beni e di servizi)**

1. L'articolo 33, comma 1, della Convenzione Unica, sino alla lettera 1b) compresa, è sostituito dal seguente:

*“1. Il Concessionario si impegna ad affidare i lavori, servizi e forniture afferenti la realizzazione e l'esercizio delle autostrade assentite nel rispetto della normativa vigente, e quindi:*  
*1a) ad applicare le procedure previste dalla normativa vigente alla data dell'affidamento;*  
*1b) a sottoporre gli schemi dei bandi di gara delle procedure di aggiudicazione di cui al precedente punto 1a) all'approvazione del Concedente, che deve pronunciarsi entro trenta giorni dal loro ricevimento; in caso di inutile decorso del termine si applica l'art. 20 della legge 7 agosto 1990 n. 241”.*

## **ARTICOLO 23 (Clausole in conflitto)**

In caso di conflitto tra le previsioni contenute nel presente Atto Aggiuntivo e quanto previsto dalla Convenzione o dagli atti negoziali precedenti, prevarranno le clausole contenute nel presente Atto.

Il presente Atto Aggiuntivo consta di n. 41 facciate dattiloscritte, compresa la presente pagina scritta su 7 righe e contiene 19 allegati.

Letto, confermato e sottoscritto dalle Parti digitalmente a sensi di legge.

Concedente, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione Generale per le strade e le autostrade, l’alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessionari autostradali.

Concessionario, Società Autostrade per l’Italia S.p.A.



**Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili**

Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali

---

## **III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica**

Sottoscritta il 12 ottobre 2007

**Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili**

Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali

**Autostrade per l'Italia S.p.A.**

---

## **Allegati**

**Allegato A**

**Tariffe di pedaggio**

**Autostrade per l'Italia S.p.A.**

## Tariffe di Pedaggio Intera Rete Autostrade per l'Italia

Tariffe medie alla Società al 1° gennaio 2019 (non inclusive delle integrazioni del canone di concessione da corrispondere all'ANAS ai sensi delle leggi nn. 102/2009 e 122/2010), ponderate con i chilometri percorsi (traffico 2019) - valori in Euro<sup>1</sup>.

Classi di Pedaggio	Tariffa alla Società al 1° gennaio 2019			Introito Medio alla Società Effettivo 2019 <sup>2</sup>
	Pianura	Montagna	Media	
Classe A	0,05327	0,06406	0,05504	0,05471
Classe B	0,05466	0,06571	0,05647	0,05629
Classe 3	0,06284	0,07556	0,06486	0,06474
Classe 4	0,10384	0,12484	0,10734	0,10716
Classe 5	0,12569	0,15109	0,13039	0,13032
Veicoli Leggeri (Classe A)	0,05327	0,06406	0,05504	0,05471
Veicoli Pesanti (B-3-4-5)	0,09194	0,11353	0,09569	0,09590
<b>Totale</b>	<b>0,06215</b>	<b>0,07601</b>	<b>0,06445</b>	<b>0,06427</b>

Tariffe Medie all' Utente al 1° gennaio 2019 ponderate con i chilometri percorsi (traffico 2019) - valori in Euro.

Classi di Pedaggio	Pianura	Montagna	Media
Classe A	0,07231	0,08547	0,07447
Classe B	0,07401	0,08749	0,07621
Classe 3	0,09862	0,11414	0,10109
Classe 4	0,14864	0,17426	0,15292
Classe 5	0,17530	0,20629	0,18103
Veicoli Leggeri (Classe A)	0,07231	0,08547	0,07447
Veicoli Pesanti (B-3-4-5)	0,12834	0,15509	0,13299
<b>Totale</b>	<b>0,08517</b>	<b>0,10229</b>	<b>0,08802</b>

<sup>1</sup> Ai fini dello sviluppo economico finanziario del piano si considera, per l'anno ponte, l'introito medio effettivo alla Società 2019. Le tariffe medie alla base dello sviluppo dei Ricavi da Pedaggio negli anni 2020-2038 sono calcolate all'interno dell'Allegato E.

<sup>2</sup> Introito calcolato come rapporto fra gli introiti alla Società Bilancio anno 2019 ed il corrispondente traffico pagante.

Allegato B

Piano Finanziario Regolatorio (PFR)

Autostrade per l'Italia S.p.A.

**Indice**

Tariffa media unitaria .....	3
Criteri di determinazione delle componenti tariffarie di GESTIONE, COSTRUZIONE E ONERI INTEGRATIVI .....	5
Criteri di determinazione della componente tariffaria di GESTIONE.....	5
A) Criteri di determinazione della componente tariffaria di COSTRUZIONE.....	8
B) Criteri di determinazione della componente tariffaria per ONERI INTEGRATIVI .....	10
Modalità di adeguamento annuale della tariffa .....	11
Adeguamento tariffario correlato all’attuazione degli investimenti .....	13
Piano Finanziario Regolatorio.....	15
Tabella riepilogativa dei traffici, delle tariffe medie e dei proventi da pedaggio .....	16

## Tariffa media unitaria

---

1. La tariffa unitaria media è il prezzo unitario medio, espresso in euro per veicolo\*km, dei pedaggi praticati dal concessionario alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale, ponderato con i volumi di traffico.

Per le valutazioni in merito alla redditività, il concessionario ha optato per un tasso di remunerazione del capitale investito (WACC o TIR) tasso nominale, nel caso di opzione per il CIN di “contabilità regolatoria”.

2. La tariffa unitaria media è costituita dalla somma di due distinte componenti:
  - a) componente tariffaria di gestione ( $T_G$ ): finalizzata, nel rispetto della dinamica tariffaria inclusiva dell'incremento della produttività da efficientamento, a permettere il recupero: (i) dei costi operativi e degli utilizzi, medi su base quinquennale, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, stimati con riferimento all'anno base per ciascun periodo regolatorio, nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze legislative e regolamentari; (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;
  - b) componente tariffaria di costruzione ( $T_K$ ): finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, ivi compresi il valore di subentro da corrispondere al concessionario uscente, il valore delle opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione, ivi inclusi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria.

Detta tariffa unitaria media, per ciascun anno  $t$  del periodo concessorio, è rappresentabile come segue:

$$T_t = T_{G,t} + T_{K,t}$$

3. Nel caso in cui la convenzione di concessione, ovvero gli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, prevedano la corresponsione di oneri integrativi, la tariffa unitaria media va integrata con una componente tariffaria per oneri integrativi ( $T_{OI,t}$ ), finalizzata al recupero di tali oneri, attraverso l'individuazione di una quota annua non soggetta alla dinamica del price cap.

La tariffa unitaria media, eventualmente integrata con la suddetta componente (di seguito: tariffa unitaria media integrata) risulta quindi la seguente:

$$T'_t = T_t + T_{OI,t}$$

4. Ai fini della modulazione tariffaria, per la tariffa unitaria media integrata  $T'_t$  relativa all'anno  $t$ , deve valere la seguente relazione:



$$T'_t = \frac{\sum_{i=1}^n p_i^t q_i^t}{\sum_{i=1}^n q_i^t}$$

dove  $p_i^t$  e  $q_i^t$  indicano, rispettivamente, le tariffe chilometriche ed i chilometri relativi ai veicoli appartenenti alla  $i$ -esima delle  $n$  classi tariffarie elementari, nell'anno  $t$ .

5. Ai fini del corretto calcolo, per ciascun anno del periodo tariffario, delle componenti tariffarie di cui ai punti 2 e 3:

- il livello dei costi di gestione  $C_G$  (da utilizzarsi nell'ambito della formula tariffaria ed in relazione all'Anno base) viene determinato secondo la seguente formula:

$$C_G = (C_o - E_{aa}) + C_{a,nr} + C_{rc,nr}$$

- il livello dei costi di costruzione  $C_K$  viene determinato secondo la seguente formula:

$$C_K = C_{a,r} + C_{rc,rA} + C_{rc,rP}$$

dove:

$C_o$  indica i costi operativi;

$E_{aa}$  indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie;

$C_{a,nr}$  indica i costi di ammortamento afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

$C_{rc,nr}$  indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

$C_{a,r}$  indica i costi di ammortamento afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio;

$C_{rc,rA}$  indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione;

$C_{rc,rP}$  indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere da realizzare.

6. La tariffa unitaria media integrata, distintamente per ciascuna delle componenti di cui ai punti 2 e 3, è stimata a preventivo, su base annuale e per ciascun periodo regolatorio.

7. Ai fini della determinazione delle componenti tariffarie di cui al presente punto, la metodologia analitica impiegata per formulare le stime previsionali di traffico è caratterizzata da trasparenza e riproducibilità e consente l'effettuazione di analisi di simulazione, di sensitività e di rischio da parte dei soggetti istituzionalmente legittimati.

8. Le suddette stime previsionali sono aggiornate alla scadenza di ogni periodo regolatorio.

## Criteri di determinazione delle componenti tariffarie di GESTIONE, COSTRUZIONE E ONERI INTEGRATIVI

### Criteri di determinazione della componente tariffaria di GESTIONE

---

#### Dinamica della componente tariffaria di gestione

1. La stima annuale della componente tariffaria di gestione deve essere tale da non superare il valore risultante dalla seguente dinamica, secondo la formula del price cap:

$$T_{G,t+1} \leq T_{G,t} \cdot (1 + \hat{P}_{t+1} - X_t)$$

dove:

$T_{G,t+1}$  è il livello della componente tariffaria di gestione, predeterminato con riferimento all'anno  $t+1$ ; in particolare, per  $t=0$  in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), si assume:

$$T_{G,t} = \frac{C_{G,ap}}{V_{m,1-5}}$$

dove:

$C_{G,ap}$  è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno ponte, definito nel seguente modo:

$$C_{G,ap} = C_{G,ab} \cdot (1 + P_{ap})$$

in cui:

$P_{ap}$  è il tasso di inflazione programmato per l'Anno ponte come risultante dall'ultimo DEF;

$C_{G,ab}$  è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno base;

$V_{m,1-5}$  indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;

$T_{G,t}$  è il livello componente tariffaria di gestione in vigore all'anno  $t$ ;

$P_{t+1}$  è il tasso di inflazione programmata relativo all'anno  $t+1$ ;

$X_t$  è l'indicatore di produttività annuale.

2. Ai fini dell'applicazione di quanto sinteticamente indicato al punto precedente, qualora ne ricorrano i presupposti, la componente tariffaria di gestione  $T_{G,t+1}$  deve intendersi comprensiva della sub-componente  $T_{i,G,t+1}$ , connessa ai costi incrementali riferiti a ciascun anno del periodo regolatorio, come stimati ex ante. Detta sub-componente, una volta conglobata nella componente tariffaria  $T_{G,t+1}$ , ne segue la dinamica per gli anni successivi, fino al termine del periodo regolatorio.

In particolare, si assume:

$$T_{i,G,t+1} = \frac{\Delta C_{i,G,k,t+1} + \Delta C_{i,G,v,t+1}}{V_{m,(t+1)-5}}$$

dove:

$\Delta C_{i,G,k,t+1}$  è il livello incrementale annuo dei costi di gestione, relativo agli asset entrati in esercizio all'anno  $t$ ; con riguardo ai costi di capitale, i costi incrementali di gestione legati all'entrata in funzione dei nuovi investimenti sono computabili a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio;

$\Delta C_{i,G,v,t+1}$  è il livello incrementale dei costi di gestione, relativo all'entrata in vigore all'anno  $t$  di sopravvenienze normative e regolamentari;

$V_{m,(t+1)-5}$  indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno, compreso tra: (i) l'anno  $t+1$  di prima inclusione tariffaria dei predetti costi incrementali; (ii) l'ultimo anno del periodo regolatorio;

Per  $t=0$  in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), per la citata sub-componente si assume:

$$T_{i,G,t} = \frac{\Delta C_{i,G,k,ap} + \Delta C_{i,G,v,ap}}{V_{m,1-5}}$$

dove:

$\Delta C_{i,G,k,ap}$  il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo agli asset entrati in esercizio nel corso dell'Anno ponte;

$\Delta C_{i,G,v,ap}$  è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo all'entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari;

$V_{m,1-5}$  indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;

**Tasso di inflazione programmato**

1. La variabile  $P_{t+1}$ , con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario, corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.
2. Qualora i dati disponibili non coprissero l'intera durata di ciascun periodo regolatorio, si può far riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo.

**Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento**

1. Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario,  $X_t$  è l'indicatore di produttività (ossia il coefficiente di incremento della produttività annuo), da determinarsi per la concessione, secondo quanto stabilito dall'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, con cadenza quinquennale.
2. Ai fini del calcolo dell'indicatore di produttività  $X_t$ , partendo dal valore definito in termini di percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva ( $X^*$ ) viene determinato l'indicatore di produttività annuale  $X_t$ , che risulta dalla seguente relazione:

$$\prod_{t=1}^5 (1 - X_t) = 1 - X^* \quad X_t > 0, \forall t$$

Per la concessione in oggetto, il valore della percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva  $X^*$  definito dall'ART è pari a 10,62%, mentre l'indicatore di produttività  $X_t$  da impiegarsi nella formula del price cap è pari a 2,22%.

3. Ai fini della predisposizione del Piano Finanziario Regolatorio, l'indicatore di produttività  $X_t$  per il primo periodo regolatorio è stato determinato dall'ART nella misura del 10,62%, e si applica a partire dal 1° gennaio 2020, e per i successivi cinque anni, fermo restando il relativo aggiornamento alla scadenza del periodo regolatorio. Per le motivazioni di cui alla misura 20.4, lettera b) della Delibera 71/2019, in sede di prima applicazione del coefficiente di produttività, il valore del 10,62% è stato imputato a due periodi regolatori con un efficientamento annuo pari a 1,12%..

## A) Criteri di determinazione della componente tariffaria di COSTRUZIONE

1. La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN contabile, è basata sulla seguente formula:

$$T_{K,t+1} = \frac{C_{a,r,(t+1)} + C_{rc,rA,(t+1)} + C_{rc,rP,(t+1)} + PF_{K,t+1}}{V_{t+1}}$$

dove:

$C_{a,r,(t+1)}$  indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno  $t+1$ , afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;;

$C_{rc,rA,(t+1)}$  indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno  $t+1$ , afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;

$C_{rc,rP,(t+1)}$  indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno  $t+1$ , afferenti al CIN delle opere da realizzare, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;

$PF_{K,t+1}$  indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative, definite ex ante, volte ad assicurare per la tariffa, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio;

$V_{t+1}$  indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno  $t+1$ , così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

Il livello della componente  $C_{a,r,(t+1)}$  è il costo di ammortamento, riferito agli asset reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento, determinato al 1° gennaio dell'anno  $t+1$ ;

Il livello delle componenti  $C_{rc,rA,(t+1)}$  e  $C_{rc,rP,(t+1)}$  deriva dall'applicazione al capitale investito netto regolatorio, computato al 1° gennaio di ogni anno, dei rispettivi criteri di determinazione, nel seguente modo:

$$C_{rc,rA,(t+1)} = CIN_{rA,(t+1)} \cdot TIR$$

$$C_{rc,rP,(t+1)} = CIN_{rP,(t+1)} \cdot R$$

dove:

$CIN_{rA,(t+1)}$  indica il valore del CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione, al 1° gennaio dell'anno  $t+1$ , determinato sulla base di quanto di seguito specificato;

$TIR$  indica il tasso interno di rendimento;

$CIN_{rP,(t+1)}$  indica il valore del CIN delle opere da realizzare, al 1° gennaio dell'anno  $t+1$ , determinato sulla base di quanto di seguito specificato;

$R$  indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito (WACC).

In generale, la dinamica del capitale investito netto nel corso del periodo concessorio è determinata come segue:

$$CIN_{(t+1)} = (CIN_t - C_{a,t} + I_t)$$

dove:

$CIN_{(t+1)}$  indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno  $t+1$ ;

$CIN_t$  indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno  $t$ ;

$C_{a,t}$  indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno  $t$ , afferenti al capitale investito netto, così come valorizzati al 1° gennaio dello stesso anno  $t$  e riportati nel Piano Finanziario Regolatorio; si precisa che la quota annuale di investimenti prevista per l'anno  $t$  non determina ammortamenti nel medesimo esercizio;

$I_t$  indica la quota annuale di investimenti prevista per l'anno  $t$ , con riferimento alle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Piano Finanziario Regolatorio, ammissibili.

Il valore di  $CIN_t$  alla data del 1° gennaio 2020 corrisponde al valore dell'avviamento e delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate a tale data.

**B) Criteri di determinazione della componente tariffaria per ONERI INTEGRATIVI**

---

1. La stima annuale della componente tariffaria per oneri integrativi corrisponde al valore risultante dalla seguente dinamica:

$$T_{OI,t+1} = \frac{C_{OI,t+1}}{V_{t+1}}$$

dove:

$T_{OI,t+1}$  è il livello della componente tariffaria per oneri integrativi, predeterminato con riferimento all'anno  $t+1$ ;

$C_{OI,t+1}$  indica la quota annua dei costi correlati agli oneri integrativi riferibile all'anno  $t+1$ ;

$V_{t+1}$  indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno  $t+1$ , così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

2. Il Piano Economico Finanziario, specificatamente prevede di calcolare la componente tariffaria per oneri integrativi a recupero delle perdite conseguenti al diffondersi dell'epidemia da COVID-19 nel periodo marzo – giugno 2020.

## Modalità di adeguamento annuale della tariffa

---

1. La tariffa unitaria media, determinata ex ante, è adeguata annualmente in esito al monitoraggio annuale, afferente alla qualità dei servizi e all'attuazione degli investimenti, con le seguenti modalità:

$$T_{t+1}^* = T_{G,t+1}^* + T_{K,t+1}^*$$

con:

$$T_{G,t+1}^* = T_{G,t+1} \cdot (1 - \Delta T_{G,t+1}) \cdot (1 + Q_t)$$

$$T_{K,t+1}^* = T_{K,t+1} + \Delta T_{K,t+1}$$

dove:

$T_{G,t+1}^*$  è il livello della componente tariffaria di gestione, calcolato all'anno  $t$  ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno  $t+1$ ;

$T_{G,t+1}$  è il livello della componente tariffaria di gestione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno  $t+1$ ;

$\Delta T_{G,t+1}$  è la componente tariffaria integrativa di gestione derivante dall'eventuale mancato sostenimento dei costi operativi stimati ex ante ed afferenti agli investimenti programmati e alle sopravvenienze normative e regolamentari, in ragione della loro mancata o ritardata attuazione;

$Q_t$  è il coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno  $t$  e scaturente dall'applicazione dei meccanismi di penalità/premi, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;

$T_{K,t+1}^*$  è il livello della componente tariffaria di costruzione calcolato all'anno  $t$  ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno  $t+1$ ;

$T_{K,t+1}$  è il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno  $t+1$ ;

$\Delta T_{K,t+1}$  è il livello della componente tariffaria integrativa di costruzione, di segno positivo o negativo, calcolata all'anno  $t$  e correlata all'applicazione:

- del meccanismo, con riferimento all'attuazione degli investimenti, che tiene conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché dell'eventuale correlata penalità;
- delle necessarie variazioni alle poste figurative, finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.



1. L'adeguamento della tariffa unitaria media integrata scaturisce dall'applicazione della seguente formula:

$$T_{t+1}^{*'} = T_{t+1}^* + T_{OI,t+1}$$

$T_{OI,t+1}$  è il livello della componente tariffaria per oneri integrativi.

## Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

1. Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario, la componente è  $\Delta T_{K,(t+1)}$  costituita da due sub-componenti, con le seguenti modalità:

$$\Delta T_{K,(t+1)} = \Delta T_{I,K,(t+1)} + H_{K,(t+1)}$$

Tali sub-componenti rispondono a diversi obiettivi:

- a) la prima sub-componente ( $\Delta T_{I,K,(t+1)}$ ) è correlata all'importo degli investimenti non realizzati e si calcola con le seguenti modalità:

$$\Delta T_{I,K,(t+1)} = -(1 - \alpha_t) \cdot T_{K,(t+1)}$$

con

$$\alpha_t = \frac{\sum_{a=1}^t (I_{R,a})}{\sum_{a=1}^t (I_{P,a})}$$

dove:

$T_{K,t+1}$  indica il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno  $t+1$ . Si specifica che "t+1" si riferisce ai singoli anni del periodo regolatorio;

$\alpha_t$  indica la quota di investimenti effettivamente realizzati, cumulati fino all'anno  $t$ , rispetto all'importo di investimenti programmati per il medesimo periodo;

$I_{R,a}$  indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno  $t+1$ , afferenti agli investimenti effettivamente realizzati, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della preconstituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

$I_{P,a}$  indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno  $t+1$ , afferenti agli investimenti programmati all'atto della stipula della concessione, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della preconstituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

- b) la seconda sub-componente ( $H_{K,(t+1)}$ ) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatti salvi i meccanismi di penalità previsti

dalla convenzione, che possono arrivare anche alla revoca della stessa, e si determina come segue:

$$H_{K,(t+1)} = -(\gamma_t \cdot R) \cdot |\Delta T_{I,K,(t+1)}|$$

dove:

$\gamma_t$  indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al concessionario, cumulati fino all'anno  $t$ , rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;

$R$  indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC).

Piano Finanziario Regolatorio

Table with columns for Anno Base (2018), Anno Ponte (2019), P1 - Primo periodo regolatorio (2020-2024), P2 - Secondo periodo regolatorio (2025-2029), P3 - Terzo periodo regolatorio (2030-2034), P4 - Quarto periodo regolatorio (2035-2038). Rows include traffic volumes (Volumi di traffico veicoli leggeri, pesanti, previsti, T) and average annual traffic (T medio quinquennio).

COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro). Table with columns for years 2018-2038. Rows include: Costi operativi ammissibili (A), Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi (A'), Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari (C+A-A'-B), Immobilizzazioni non reversibili al 1/1 (D), Ammortamento tecnico-economico annuo (E), Remunerazione annua (E'), Costi di capitale totale ammessi (F+E'+E''), and Costi totali afferenti alla componente tariffaria di gestione (H=C+D+E'+F).

Table showing percentage increments and inflation effects (Di cui effetto "inflazione" and "produttività") for various cost components from 2018 to 2038. Rows include: Componente tariffaria di gestione unitaria (I), Percentuale incremento costi componente tariffaria di gestione unitaria, Di cui effetto "inflazione", Di cui effetto "produttività", Componente Costi operativi incrementali da nuovi investimenti, Componente Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari, and Componente tariffaria di gestione unitaria incrementale (I').

COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro). Table with columns for years 2018-2038. Rows include: CIN beni reversibili "realizzati o in corso di realizzazione" (J), Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario all'1/1, Investimento progressivo al netto degli ammortamenti all'1/1 (K), Avviamento all'1/1 (N), Investimenti annuali dal 2020 al 2038 (K2), Investimenti annuali non riconosciuti (K3), Investimenti annuali Riconosciuti dal 2020 al 2038 (K4), Costo del personale capitalizzato annuo dal 2020 al 2038 (K5), Costo del personale capitalizzato annuo non riconosciuti (K6), Costo del personale capitalizzato annuo riconosciuto dal 2020 al 2038 (K7), Ammortamento investimenti e costo del personale capitalizzato riconosciuti dal 2020 al 2038 (P), Ammortamento Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario (P'), Ammortamento Avviamento (P''), and Totale Capitale Investito Netto di costruzione (beni realizzati o in corso di realizzazione) al 31/12 (Q2).

CIN beni reversibili "da realizzare". Table with columns for years 2018-2038. Rows include: Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario all'1/1 (J'), Opere in corso all'1/1 (L'), Valore residuo a fine concessione (M'), Totale Capitale Investito Netto di costruzione (beni da realizzare) all'1/1 (Q'), Investimenti annuali dal 2020 al 2038 (K2'), Investimenti annuali non riconosciuti (K3'), Investimenti annuali Riconosciuti dal 2020 al 2038 (K4'), Costo del personale capitalizzato annuo dal 2020 al 2038 (K5'), Costo del personale capitalizzato annuo non riconosciuti (K6'), Costo del personale capitalizzato annuo riconosciuto dal 2020 al 2038 (K7'), Ammortamento investimenti e costo del personale capitalizzato riconosciuti dal 2020 al 2038 (P'), Ammortamento Opere eseguite e non ammortizzate alla data di entrata in vigore del Sistema Tariffario (P''), and Totale Capitale Investito Netto di costruzione (beni da realizzare) al 31/12 (Q2').

Poste figurative precedente regime tariffario (O') and Poste figurative al 31/12 del precedente regime tariffario (L'). Table with columns for years 2018-2038. Rows include: Ammortamento beni reversibili "realizzati o in corso di realizzazione" (P), Ammortamento beni reversibili "da realizzare" (P'), Ammortamento annuo (comprensivo della relativa componente di remunerazione) del precedente regime (P''), Remunerazione annua CIN "realizzata" (Q), Remunerazione annua CIN "da realizzare" (Q'), and Costi totali afferenti alla componente tariffaria di costruzione (R).

COMPONENTE PER ONERI INTEGRATIVI (in migliaia di euro). Table with columns for years 2018-2038. Rows include: Costo annuo per onere integrativo (Effetto COVID), Costi totali afferenti a componente tariffaria per oneri integrativi, and Componente tariffaria unitaria per oneri integrativi.

TARIFFA UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI. Table with columns for years 2018-2038. Rows include: Tariffa unitaria media (S'+H'-R'), Variazione tariffaria da poste figurative per linearizzazione (S1), Tariffa unitaria media linearizzata (S2+S'+S1), Canone di concessione tariffa unitaria media (2,4%) (U), Canone di concessione tariffa unitaria media linearizzata (2,4%) (U'), and Poste figurative Annue per linearizzazione tariffa unitaria media (S) and Poste figurative progressive per linearizzazione tariffa unitaria media (SP).

TARIFFA UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI (escluso canone di concessione). Table with columns for years 2018-2038. Rows include: Tariffa unitaria media (con eventuali poste figurative) (W+S'), Ricavi da traffico previsti linearizzati (Z=H'+R'+S'+S1'+S1'+H'+I'+T) medio 2020-2038, and Costi totali regolatori (Z=H+R).

ANALISI DEI FLUSSI DI CASSA (in migliaia di euro). Table with columns for years 2018-2038. Rows include: Valore attuale netto: ricavi da traffico previsti linearizzati (Tasso medio), Valore attuale netto: costi totali regolatori (Tasso medio), Valore attuale netto: poste figurative (Tasso medio) \*, WACC (7,99%), TIR (13,87%), and Media ponderata remunerazione CIN (AA) (11,32%).

MODULAZIONE SCONTI - PROPOSTA ASPI. Table with columns for years 2018-2038. Rows include: Incremento % piano regolatorio, Tariffa da piano (senza canone di concessione 2,4%), Sconto per utenti %, Sconto per utenti valore monetario (€/1000), Sconto monetario per veicolo/km, Tariffa netta per utenti, and % variazione per utenti rispetto anno precedente.

## Tabella riepilogativa dei traffici, delle tariffe medie e dei proventi da pedaggio

Anno	Volumi di traffico (migliaia di vkm)						Parametri tariffari			Tariffa media ponderata veicoli leggeri e pesanti (€/km)						Tariffa media ponderata complessiva						Ricavi da pedaggio (€mg/nominali)						
	Veicoli leggeri		Veicoli pesanti		Totale		ΔT ART Linearizzata	Sconto tariffario	Incremento tariffario effettivo con effetto sconti	Tariffa Leggeri			Tariffa Pesanti			di cui:						Post sconto	Ricavi lordi da pedaggio	Effetto monetario sconti	Esenzione Genova	Sconto per disagi	Ricavi lordi da pedaggio al netto degli sconti	
	VKM	Var %	VKM	Var %	VKM	Var %				Pre sconto	Post sconto	Var % tariffaria reale netto sconti	Pre sconto	Post sconto	Var % tariffaria reale netto sconti	Pre sconto	Componente di gestione	Componente di costruzione	Componente oneri integrativi	Totale componenti tariffarie senza effetto sconti	Canone di concessione							
2018	36.430.215	n.a.	10.787.398	n.a.	47.217.613	n.a.	0,00%	0,00%		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.015.716	-	(7.083)	-	3.008.633
2019	36.549.315	0,33%	11.038.383	2,33%	47.587.698	0,78%	0,00%	0,00%		0,05471	0,05471	0,09590	0,09590	0,06427					0,06427	0,06427	0,06427	0,06427	0,06427	3.058.348	-	(19.328)	-	3.039.020
2020	37.004.900	1,25%	11.176.043	1,25%	48.180.944	1,25%	0,00%	0,00%		0,05471	0,05471	0,09590	0,09590	0,06427	0,01429	0,04844		0,06273	0,06427	0,06427	0,06427	0,06427	3.096.477	-	(14.707)	(30.000)	3.051.770	
2021	37.220.794	0,58%	11.241.247	0,58%	48.462.041	0,58%	1,61%	0,00%		0,05560	0,05560	0,09744	0,09744	0,06530	0,01424	0,03831	0,01118	0,06374	0,06530	0,06530	0,06530	0,06530	3.164.706	1) (44.057)	(18.000)	(45.000)	3.057.649	
2022	37.510.991	0,78%	11.328.890	0,78%	48.839.881	0,78%	1,61%	-1,61%	1,58%	0,05649	0,05558	1,58%	0,09901	0,09741	1,58%	0,06635	0,01420	0,05056	0,06476	0,06528	0,06528	0,06528	3.240.749	(52.323)	-	(45.000)	3.143.426	
2023	37.901.033	1,04%	11.446.689	1,04%	49.347.722	1,04%	1,61%	-1,35%	1,88%	0,05740	0,05663	1,88%	0,10061	0,09925	1,88%	0,06742	0,01415	0,05165	0,06581	0,06651	0,06651	0,06651	3.327.186	(44.957)	-	(45.000)	3.237.230	
2024	38.377.936	1,26%	11.590.721	1,26%	49.968.658	1,26%	1,61%	-1,10%	1,87%	0,05833	0,05768	1,87%	0,10223	0,10110	1,87%	0,06851	0,01411	0,05276	0,06687	0,06775	0,06775	0,06775	3.423.315	(37.700)	-	(45.000)	3.340.615	
2025	38.840.206	1,20%	11.730.334	1,20%	50.570.539	1,20%	1,61%	-0,85%	1,87%	0,05927	0,05876	1,87%	0,10387	0,10299	1,87%	0,06961	0,01406	0,05388	0,06794	0,06902	0,06902	0,06902	3.520.350	(29.965)	-	(40.000)	3.450.385	
2026	39.345.203	1,30%	11.882.851	1,30%	51.228.054	1,30%	1,61%	-0,60%	1,87%	0,06022	0,05986	1,87%	0,10555	0,10491	1,87%	0,07073	0,01402	0,05502	0,06904	0,07031	0,07031	0,07031	3.623.559	(21.778)	-	-	3.601.781	
2027	39.879.247	1,36%	12.044.140	1,36%	51.923.387	1,36%	1,61%	-0,35%	1,87%	0,06119	0,06098	1,87%	0,10725	0,10687	1,87%	0,07187	0,01397	0,05617	0,07015	0,07162	0,07162	0,07162	3.731.897	(13.087)	-	-	3.718.810	
2028	40.420.540	1,36%	12.207.619	1,36%	52.628.159	1,36%	1,61%	-0,07%	1,89%	0,06218	0,06213	1,89%	0,10897	0,10889	1,89%	0,07303	0,01393	0,05735	0,07128	0,07298	0,07298	0,07298	3.843.474	(2.827)	-	-	3.840.647	
2029	40.969.180	1,36%	12.373.316	1,36%	53.342.496	1,36%	1,61%	0,00%	1,69%	0,06318	0,06318	1,69%	0,11073	0,11073	1,69%	0,07421	0,01389	0,05854	0,07243	0,07421	0,07421	0,07421	3.958.387	-	-	-	3.958.387	
2030	41.525.266	1,36%	12.541.263	1,36%	54.066.529	1,36%	1,61%	0,00%	1,61%	0,06419	0,06419	1,61%	0,11251	0,11251	1,61%	0,07540	0,01400	0,05959	0,07359	0,07540	0,07540	0,07540	4.076.736	-	-	-	4.076.736	
2031	42.088.901	1,36%	12.711.489	1,36%	54.800.390	1,36%	1,61%	0,00%	1,61%	0,06523	0,06523	1,61%	0,11433	0,11433	1,61%	0,07662	0,01416	0,06062	0,07478	0,07662	0,07662	0,07662	4.198.623	-	-	-	4.198.623	
2032	42.660.186	1,36%	12.884.026	1,36%	55.544.211	1,36%	1,61%	0,00%	1,61%	0,06628	0,06628	1,61%	0,11617	0,11617	1,61%	0,07785	0,01427	0,06171	0,07598	0,07785	0,07785	0,07785	4.324.154	-	-	-	4.324.154	
2033	43.239.225	1,36%	13.058.904	1,36%	56.298.129	1,36%	1,61%	0,00%	1,61%	0,06735	0,06735	1,61%	0,11804	0,11804	1,61%	0,07910	0,01439	0,06282	0,07721	0,07910	0,07910	0,07910	4.453.439	-	-	-	4.453.439	
2034	43.826.123	1,36%	13.236.157	1,36%	57.062.280	1,36%	1,61%	0,00%	1,61%	0,06843	0,06843	1,61%	0,11994	0,11994	1,61%	0,08038	0,01450	0,06395	0,07845	0,08038	0,08038	0,08038	4.586.589	-	-	-	4.586.589	
2035	44.420.988	1,36%	13.415.815	1,36%	57.836.803	1,36%	1,61%	0,00%	1,61%	0,06953	0,06953	1,61%	0,12187	0,12187	1,61%	0,08167	0,01462	0,06510	0,07971	0,08167	0,08167	0,08167	4.723.720	-	-	-	4.723.720	
2036	45.023.927	1,36%	13.597.912	1,36%	58.621.838	1,36%	1,61%	0,00%	1,61%	0,07065	0,07065	1,61%	0,12383	0,12383	1,61%	0,08299	0,01476	0,06623	0,08100	0,08299	0,08299	0,08299	4.864.951	-	-	-	4.864.951	
2037	45.635.050	1,36%	13.782.480	1,36%	59.417.530	1,36%	1,61%	0,00%	1,61%	0,07179	0,07179	1,61%	0,12583	0,12583	1,61%	0,08433	0,01488	0,06742	0,08230	0,08433	0,08433	0,08433	5.010.404	-	-	-	5.010.404	
2038	46.254.467	1,36%	13.969.554	1,36%	60.224.021	1,36%	1,61%	0,00%	1,61%	0,07295	0,07295	1,61%	0,12785	0,12785	1,61%	0,08568	0,01501	0,06862	0,08363	0,08568	0,08568	0,08568	5.160.206	-	-	-	5.160.206	

[1] stima mancato riconoscimento incrementi tariffari per l'anno 2021 da Accordo con il Governo sottoscritto in data 14 ottobre 2021

Allegato C

Qualità

Autostrade per l'Italia S.p.A.

In conformità alla Delibera ART n. 71 del 2019, e a quanto riportato agli articoli 18 e 20 dell'Atto Aggiuntivo, entro 12 mesi decorrenti dalla data di efficacia del predetto III° Atto aggiuntivo, le parti definiscono gli indicatori di qualità di cui al punto 24 della Delibera ART n. 71/2019 per ciascuna area tematica. Nei successivi 12 mesi detti indicatori saranno recepiti in un IV Atto aggiuntivo alla presente Convenzione. I meccanismi di attribuzione delle relative premialità/penalità, riportati nel punto 24 della delibera ART n. 71/2019 trovano applicazione a decorrere dall'efficacia del predetto IV Atto aggiuntivo. Successivamente il Concessionario è tenuto a rilevare e comunicare, entro il 15 ottobre di ogni anno, al concedente e all'ART gli esiti del monitoraggio e le relative metodologie di rilevazione dei suddetti indicatori di qualità disponibili al 30 settembre di ogni anno.

Nelle more dell'individuazione degli indicatori di qualità di cui al presente Allegato, si applicano gli indicatori di qualità stabiliti nell'Allegato C alla Convenzione Unica del 2007, che si riporta integralmente di seguito.

Il concessionario si impegna altresì al rispetto dei parametri qualitativi identificati mediante le linee guida per le manutenzioni.

*[Handwritten signature]*



ANAS Direzione Generale  
Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

---

ALLEGATO: C

INDICATORI DI QUALITA'

*[Handwritten signature]*



### Indicatori di qualità

---

Il Concessionario, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 3, lettera e) della Convenzione, è tenuto a rilevare e comunicare al Concedente i seguenti indicatori di qualità:

Indicatore di sicurezza  $I_S$ , che misura i risultati complessivi dell' infrastruttura e della sua gestione in termini di sicurezza; esso è determinato in funzione del Tasso di Incidentalità (TI) misurato nelle tratte autostradali.

Indicatore di stato strutturale delle pavimentazioni  $I_{PAV}$ , che prende in considerazione la Rugosità (IA1) e la Regolarità (IA2) delle medesime in quanto rappresentative della sovrastruttura di maggior consumo della strada, massimamente legata alla sua sicurezza tecnica ed al comfort del viaggio.

I due indicatori  $I_S$  e  $I_{PAV}$  vengono valutati nelle tratte autostradali di seguito elencate, suddivise per tratte di pianura e per tratte di montagna:

Sulla base dell'Indicatore di sicurezza e dell'indicatore di stato strutturale delle pavimentazioni viene determinato il fattore Q che è l'indicatore sintetico di qualità per l'intera rete gestita in concessione.

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

## ALLEGATO C

<b>Tratte caratterizzate di pianura</b>	
A1 Milano – Bologna	km 192.1
A1 Firenze – Roma Diramazione Roma Sud	km 273
A1 Bretella Fiano – S.Cesareo	km 45.3
A1 Roma – Napoli Diramazione Roma Sud	km 202.0
A4 Milano – Brescia	km 93.5
A8-9 Milano – Varese –Lainate Como – Chiasso	km 77.7
A8-26 Diramazione A8/A26	km 24.0
A10 Genova – Savona	km 45.5
A11 Firenze – Pisa Nord	km 81.7
A12 Genova – Sestri L.	km 48.7
A12 Roma – Civitavecchia	km 65.4
A13 Bologna – Padova	km 127.3
A14 Bologna – Ancona	km 236.0
A14 Ancona – Pescara	km 133.8
A14 Canosa – Bari – Taranto	km 143.0
A14 Raccordo di Ravenna	km 29.3
A26 Tratto Alessandria Gravelona Diramazione Santhià ( A4)	km 161.2
A27 Mestre – Pian di Vedoia	km 82.2
A30 Caserta – Salerno	km 55.3
<b>Totale tratte caratterizzate pianura</b>	<b>km 2356.3</b>

<b>Tratte caratterizzate di montagna</b>	
A1 Bologna – Firenze	km 91.0
A7 Genova – Serravalle	km 50.0
A16 Napoli – Canosa	km 172.3
A23 Udine – Tarvisio	km 101.2
A26 Tratto Genova –Voltri - Alessandria Diramazione Predosa (A7)	km 83.7
<b>Totale tratte caratterizzate di montagna</b>	<b>km 498.2</b>

## ALLEGATO C

Le rilevazioni degli indicatori di qualità  $I_S$  e  $I_{PAV}$ , sono effettuate, con le modalità di seguito descritte, su tutta la lunghezza delle autostrade oggetto di Concessione, con l' esclusione, da comunicare con apposita nota alla concedente ANAS – Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali, delle tratte ove sono in corso interventi di allargamento e di manutenzione straordinaria e per l' intero periodo di durata dei lavori comprese le tratte rese agibili su strato di collegamento o altro che non sia strato di usura.

Si intendono compresi nelle manutenzioni straordinarie tutti quegli interventi non ricadenti nei lavori di ordinaria manutenzione di cui all' allegato F alla presente Convenzione.

I valori di  $I_S$  e  $I_{PAV}$  di ciascun anno sono riferiti ai dodici mesi antecedenti il 30 Giugno dello stesso anno (ad esempio: per l'anno 2007 il periodo in esame è dal 1.07.2006 al 30.06.2007).

**Calcolo dell'indicatore  $I_S$** 

Il TI, in ciascuna tratta, è misurato del numero degli incidenti avvenuti rapportato a cento milioni di chilometri percorsi. Gli incidenti considerati sono rilevati dalla Polizia Stradale sull' asse autostradale e sugli svincoli, con esclusione quindi di quelli avvenuti nelle pertinenze di servizio e di esercizio. I dati di traffico per calcolare il TI sono quelli ufficiali, anche rilevati con strumenti diversi dal pedaggio, comprensivi di tutti i transiti (paganti e non paganti). Per le tratte i cui dati sono stati assunti con strumenti diversi dal pedaggio, la Società concessionaria dovrà presentare apposita relazione sulla metodologia adottata per il calcolo del traffico, metodologia che rimarrà per tutto il periodo applicativo.

I valori del TI così calcolato, si collocano in sei classi di sinistrosità, i cui valori limite sono definiti distintamente per le tratte di " pianura" e per quelle di " montagna", nel modo seguente:

Classe	"pianura"	"montagna"
A	$TI \leq 50$	$TI \leq 60$
B	$50 < TI \leq 65$	$60 < TI \leq 80$
C	$65 < TI \leq 78$	$80 < TI \leq 100$
D	$78 < TI \leq 95$	$100 < TI \leq 120$
E	$95 < TI \leq 115$	$120 < TI \leq 140$
F	$115 < TI$	$140 < TI$

La differenza nei valori limite delle classi tra "pianura" e "montagna" è motivata dalla diversa sinistrosità tra le due tipologie di tratta, dovuta al clima, alla tortuosità, al profilo piano-altimetrico.

Fatto cento il totale dei chilometri delle autostrade di "pianura" si calcola la ripartizione percentuale di tale totale nelle sei classi di sinistrosità e si determina:

$$I_{SP} = A\% \text{km} + 0.75 \cdot B\% \text{km} + 0.50 \cdot C\% \text{km} + 0.25 \cdot D\% \text{km}$$

## ALLEGATO C

Lo stesso procedimento si applica per calcolare l' indicatore  $I_{SM}$ , fatto cento il totale dei chilometri delle autostrade di "montagna".

Dalla media ponderata dei due indici  $I_{SP}$  e  $I_{SM}$ , con pesi rappresentati rispettivamente dalle quote di pianura e di montagna della rete, si calcola l' indicatore di sicurezza  $I_S$ :

$$I_S = I_{SP} * (\text{quota tratte di pianura}) + I_{SM} * (\text{quota tratte di montagna})$$

L' indicatore  $I_S$  varia da un valore massimo di 100 (tutte le tratte in classe A) ad un minimo di zero (tutte le tratte nelle classi E e F).

La media degli indicatori  $I_S$  riferiti agli ultimi cinque anni del quinquennio conclusosi al 30 giugno ultimo trascorso, calcolati come prima descritto, determina l'  $I_{S\text{medio}}$ .

#### Calcolo dell'indicatore $I_{PAV}$

Ogni indicatore proviene dalla distribuzione percentuale sull'autostrada di superfici o lunghezze che possiedono specifiche caratteristiche, valutate attraverso un parametro di riferimento:

- che è misurabile con macchine ad alto rendimento (misure standardizzate e ripetibili)
- che è desumibile da dati e documenti rilevati o certificati da enti esterni alla società.

Le misure saranno effettuate dal Concessionario e potranno essere soggette a verifica da parte del Concedente.

Tutte le Concessionarie devono effettuare il rilievo sulla pavimentazione con macchine ad alto rendimento, sulla corsia di marcia o di marcia lenta.

Gli indicatori da rilevare sono:

#### $I_{A1}$ - Indicatore di Rugosità superficiale (variabile da 0 a 100)

Misurato sulla corsia di marcia, che ha il massimo dei degradi, con macchina SUMMS (o SCRIM) nella forma del parametro C.A.T. (Coefficiente di Aderenza Trasversale).

La velocità dell'automezzo nell'effettuare il rilievo dovrà essere costante e pari a 60 km/h; saranno ammesse misure eseguite a velocità inferiori o superiori entro una tolleranza di  $\pm 3$  km/h soltanto se per brevi tratti.

Il passo di misura è di 10 m.

Le misure da considerarsi per il calcolo dell'indicatore  $I_{A1}$  sono quelle riferite alla wheelpath destra.

I relativi dati dovranno essere forniti in forma digitale su supporti ottici e/o magnetici in formato testo secondo quanto prescritto nella nota Anas n. 657 del 17 febbraio 1999 e n. 3958 del 4 agosto 2002.

Tutti i valori rilevati dal 1 luglio di un anno al 30 giugno di quello successivo (considerando non variabile in modo apprezzabile nel periodo i valori rilevati a tempi diversi) vengono distribuiti nelle classi da A a F ciascuna definita dai seguenti estremi:



## ALLEGATO C

Classe	<b>A</b>	70	≤	CAT	
"	<b>B</b>	60	≤	CAT	< 70
"	<b>C</b>	50	≤	CAT	< 60
"	<b>D</b>	40	≤	CAT	< 50
"	<b>E</b>	30	≤	CAT	< 40
"	<b>F</b>			CAT	< 30

Le pavimentazioni di superficie denominate usure drenanti, che eliminano l'aquaplaning e lo spray, sono caratterizzate da tessiture geometriche superficiali particolari, misurate sempre dal SUMMS (SCRIM), con il parametro "altezza in sabbia" (HS). A condizione che tale parametro risulti  $\geq 0,80$ , il corrispondente CAT sarà aumentato di 10 punti rispetto al valore rilevato.

Si procede quindi a calcolare le percentuali A%, B% .....F% dei valori ricadenti in ciascuna classe rispetto al totale dei valori rilevati.

Assegnando un peso via via decrescente alle classi meno valide, l'indicatore  $I_{A1}$  risulta determinato dalla seguente formula :

$$I_{A1} = A\% + 0,75 B\% + 0,5 C\% + 0,25 D\% + 0,00 E\% + 0,00 F\%$$

$I_{A2}$  - Indicatore di Regolarità superficiale (variabile da 0 a 100)

Misurato sulla corsia di marcia, che ha il massimo dei degradi, con macchina ARAN nella forma del parametro IRI (International Roughness Index) nelle classi indicate, secondo la loro diffusione percentuale presente nell'anno di misura, con le stesse considerazioni riportate per la rugosità.

La velocità di rilievo dipende dalle tecnologie che volta per volta sono utilizzate per l'esecuzione della misura. E' fatto obbligo comunicare alla Concedente ANAS, Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali, prima dell'esecuzione di ciascuna campagna di misurazione i mezzi e le modalità di rilievo che il Concessionario intende adottare.

L'IRI (International Roughness Index) che viene considerato ai fini del calcolo dell'indicatore  $I_{A2}$  deve essere il valore medio dei dati di IRI relativi alle wheelpath destra e sinistra.

In ogni caso l'IRI andrà calcolato e restituito su una base di lunghezza fissata in 20 m.

I dati dovranno essere forniti in forma digitale su supporti ottici e/o magnetici in formato testo (separatori: tabulazioni o spazi); dovranno essere organizzati in colonne riportanti i dati essenziali per ciascuna misura (identificativo tronco/lotto, progressiva, base di misura. IRI destro, IRI sinistro, IRI medio, etc.). L'intestazione dovrà contenere anche i dati generali quali: nome Concessionario, denominazione tronco/lotto, direzione, corsia, data del rilievo, mezzo utilizzato etc.

Classe	<b>A</b>		IRI	≤	1,3
"	<b>B</b>	1,3	< IRI	≤	2,0
"	<b>C</b>	2,0	< IRI	≤	2,5
"	<b>D</b>	2,5	< IRI	≤	3,0
"	<b>E</b>	3,0	< IRI		

## ALLEGATO C

L'indicatore  $I_{A2}$ , dando peso via via decrescente alle classi meno valide, risulta dalla seguente formula :

$$I_{A2} = A\% + 0,75 B\% + 0,5 C\% + 0,25 D\% + 0,00 E\%$$

Gli Indicatori  $I_{A1}$  ed  $I_{A2}$  si combinano tra loro con media ponderale, pesi rispettivamente 0,6 e 0,4 in modo da ottenere un indice  $I_{PAV}$  denominato Indicatore di Stato Strutturale delle pavimentazioni

$$I_{PAV} = 0,6 I_{A1} + 0,4 I_{A2}$$

L'inizio delle operazioni di rilievo, comprensive di programma, sono comunicate, mezzo FAX/e-mail/lettera alla Concedente ANAS, Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali , 30 giorni prima.

Le misurazioni relative al calcolo degli indicatori, per ciascun anno, sono effettuate nei 12 mesi precedenti e terminanti il 30 giugno dell'anno; i risultati sono consegnati alla Concedente ANAS, Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali, entro il 31 luglio successivo (ad esempio: misure effettuate nel periodo dal 01.07.2006 al 30.06.2007, vengono consegnate entro il 31.07.2007 e determinano l' $I_{PAV2007}$ ).

Unitamente alle misurazioni di cui sopra sono trasmessi, sempre alla Concedente ANAS, Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali, tutti gli interventi effettuati sulle pavimentazioni nel periodo compreso fra i due rilievi, indicando il tipo di intervento nonché le progressive di esecuzione.

Le misurazioni, correttamente eseguite, devono coprire almeno il 90% della rete in Concessione non soggetta all'esclusione di cui sopra.

Se si è in possesso di misure parziali quali: solo aderenza - solo regolarità - miste o comunque non complete; queste non possono essere utilizzate.

Qualora la Concessionaria non provvedesse ad effettuare il rilievo, è preso quale valore di  $I_{PAV}$ , per l'anno in esame, quello dell'anno precedente ma depurato del 15% per i valori di  $I_{A1}$  e di  $I_{A2}$ ; anche per gli anni successivi all'anno ove non è stato effettuato il rilievo e sino al termine del quinquennio di applicazione della formula del price-cap, i valori di  $I_{A1}$  e di  $I_{A2}$  rilevati, verranno depurati del 15%.

#### Calcolo dell'indice di Qualità Q

L'indice di qualità Q risulta dalla media ponderata dell'indicatore  $I_{PAV}$ , riferito all'anno conclusosi al 30 giugno ultimo trascorso, con la media degli indicatori  $I_s$  riferiti agli ultimi cinque anni e calcolati come prima descritto, secondo la seguente formula:

$$Q = 0,6 * I_{PAV} + 0,4 * I_{s_{medio}}$$

dove:

$I_{s_{medio}}$  = media aritmetica degli  $I_s$  annuali del quinquennio conclusosi al 30 giugno ultimo trascorso.

## ALLEGATO C

### ALLEGATO C

Il Q Medio al 30 giugno di ciascun anno è la media dei valori di Q, calcolati come sopra, negli ultimi 5 (cinque) anni.



Allegato D

Aggiornamento tariffario

Autostrade per l'Italia S.p.A.



## Aggiornamento tariffario

---

Gli incrementi della tariffa unitaria media, determinata ex ante secondo le modalità illustrate ai punti 18, 21 e 23 della Delibera ART 71/20129, sono applicati ed eventualmente adeguati annualmente in esito al monitoraggio annuale afferente alla qualità dei servizi e all'attuazione degli investimenti.

Riguardo il periodo regolatorio 2020 - 2024, l'incremento tariffario annuo determinato ex ante, sulla base dei dati di Piano economico – finanziario, dal 2021 al 2024 (per l'anno 2020 è pari a "zero") è determinato nella misura dell'1,61% ed è prevista la relativa applicazione dal 1° gennaio di ciascun esercizio.

Laddove l'efficacia del III atto aggiuntivo dovesse intervenire successivamente al 1° gennaio 2021 - e quindi dovesse essere differita l'applicazione dell'incremento tariffario per il 2021 - i minori ricavi conseguiti dal Concessionario dal 1° gennaio 2021 fino alla data di effettiva applicazione dell'incremento tariffario anzidetto, quantificati sulla base dei veicoli/km registrati a consuntivo, saranno compensati con le risorse previste per la stessa annualità, nel Capitolo "V" dell'allegato "E" alla voce "sconti tariffari alla generalità degli utenti".

**Allegato E**

**Piano Economico Finanziario**

**Autostrade per l'Italia S.p.A.**

# Indice

---

<b>PREMESSA</b> .....	4
<b>I. Ipotesi di base del PEF</b> .....	5
I.A. Decorrenza del PEF.....	5
I.B. Previsioni di traffico.....	6
I.B.1. Criteri di determinazione degli effetti economici connessi all'emergenza sanitaria da COVID-19.....	7
I.C. Tasso di inflazione .....	8
I.D. Piano investimenti.....	10
I.E. Capitale Investito Netto Regolatorio.....	13
I.E.1. CIN Contabile .....	15
I.E.2. Investimenti ART 15 (con sospensione riconoscimento tariffario al 31/12/19)....	16
I.E.3. Investimenti non riconosciuti dal concedente.....	17
I.E.4. Poste figurative .....	17
I.E.5. Avviamento .....	23
I.F. Costi operativi e parametro di produttività .....	24
I.F.1. Parametro di produttività .....	27
I.F.2. Attività accessorie e non pertinenti.....	28
I.F.3. Manutenzioni incrementali.....	28
<b>II. Il calcolo del TIR della clausola di salvaguardia</b> .....	30
II.A. Ipotesi del calcolo del TIR.....	30
II.B. Il calcolo del TIR.....	33
<b>III. Sviluppo delle componenti tariffarie del modello ART</b> .....	35
III.A. Tariffa di gestione.....	35
III.A.1. Extra-profitto delle attività accessorie.....	37
III.A.2. Coefficiente di produttività.....	37
III.B. Tariffa di costruzione.....	37
III.B.1. Remunerazione degli investimenti .....	38
III.B.1.a. Investimenti in corso di realizzazione.....	38
III.B.1.b. Investimenti da realizzare.....	38
III.B.2. Ammortamento del CIN e dei nuovi investimenti .....	39
III.B.3. Calcolo delle poste figurative.....	39
III.B.3.a. Metodologia di determinazione del tasso medio di remunerazione delle poste figurative .....	40
III.B.4. Oneri integrativi relativi al recupero del COVID-19 .....	41
<b>IV. Tariffa e Piano Finanziario Regolatorio</b> .....	42
<b>V. Importo a intero carico della Concessionaria</b> .....	45
<b>PEF IN BASE ALLA DELIBERA ART 71/2019</b> .....	49

<b>A) Relazioni</b> .....	49
1) Relazione al Piano Economico Finanziario .....	50
2) Relazione sul Programma di manutenzione .....	57
3) Dettaglio e note su previsioni di traffico .....	68
a) Nota sul traffico – Piano Economico Finanziario 2020 .....	68
b) Slide traffico progressivo .....	72
c) Slide traffico annuo .....	73
4) Dettaglio investimenti .....	74
a) Interventi del Piano Finanziario 1997 .....	77
b) Interventi IV Atto Aggiuntivo 2020 (al netto della Gronda di Genova) .....	78
c) Gronda di Genova .....	80
d) Convenzione Unica: Opere ex. Art. 15 (ampliamenti corsie) e Piano di risanamento acustico (quota art.2, comma 2, lettera E Convenzione Unica 2007) .....	82
e) Altri Investimenti ex Art 2 Lettera C Convenzione Unica 2007 .....	84
f) Relazione “Piano adeguamento e ammodernamento della rete” .....	88
g) Relazione agli interventi di Miglioramento alla viabilità di Genova .....	91
h) Tabella Riepilogo Investimenti .....	92
h.1) Ripartizione annuale dell’investimento .....	92
h.2) Investimento riconosciuto a tariffa (30/09/a.p.* – 30/09/a.c.) .....	93
h.3) Dettaglio investimento non remunerato (30/09/a.p.* – 30/09/a.c.) .....	94
i) Tabella Interventi del Piano Convenzione Unica 1997 .....	95
i.1) Ripartizione annuale dell’investimento .....	95
i.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.* – 30/09/a.c.) .....	95
j) Tabella Altri Investimenti Convenzione Unica 1997 .....	96
j.1) Ripartizione annuale dell’investimento .....	96
j.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.* – 30/09/a.c.) .....	96
k) Tabella Interventi già previsti dal IV Atto Aggiuntivo 2002 .....	97
k.1) Ripartizione annuale dell’investimento .....	97
k.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.* – 30/09/a.c.) .....	98
l) Tabella Nuovi investimenti della Convenzione Unica 2007 .....	100
l.1) Ripartizione annuale dell’investimento .....	100
l.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.* – 30/09/a.c.) .....	100
m) Tabella Interventi articolo 15 della C.U. 2007 .....	101
m.1) Ripartizione annuale dell’investimento .....	101
m.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.* – 30/09/a.c.) .....	102
n) Tabella nuovo programma di Interventi proposti .....	103
n.1) Ripartizione annuale dell’investimento .....	103
n.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.* – 30/09/a.c.) .....	103
o) Tabella interventi miglioramento viabilità Genova .....	104
o.1) Ripartizione annuale dell’investimento .....	104
o.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.* – 30/09/a.c.) .....	104
<b>B) SCHEMI DICOTER E INDICI DI SOSTENIBILITA’</b> .....	105
PEF predisposto in base a Delibera ART 71/2019 con effetti dell’importo di € 3,4mld a intero carico della Concessionaria .....	105

1) Dicoter .....	106
Conto Finanziario .....	107
Conto Economico .....	108
Conto Investimenti .....	109
Conto Finanziamenti .....	109
Conto Fabbisogno e Copertura .....	110
2) Indici di sostenibilità .....	111
<b>PEF IN BASE ALLA CONVENZIONE UNICA .....</b>	<b>114</b>
<b>A) Aggiornamento del PEF di C.U. ....</b>	<b>114</b>
1) Relazione .....	115
2) Dicoter .....	116
Conto Finanziario .....	117
Conto Economico .....	118
Conto Investimenti .....	119
Conto Finanziamenti .....	119
Conto Fabbisogno e Copertura .....	120
<b>B) PEF di C.U. - Per calcolo CIN e TIR .....</b>	<b>121</b>
1) Relazione .....	122
Tabella Riepilogo Investimenti considerati ai fini del calcolo del TIR del CIN .....	123
Tabella Riepilogo Investimenti considerati nel PEF di giugno 2018 .....	124
Delta tra gli Investimenti considerati ai fini del calcolo del TIR del CIN e gli Investimenti considerati nel PEF di giugno 2018 .....	124
Delta tra gli Investimenti non reversibili considerati ai fini del calcolo del TIR del CIN e considerati nel PEF di giugno 2018 .....	125
Flussi TIR CIN PEF (escl. ammodernamenti) .....	126
Capitale Investito Netto .....	127
2) Dicoter .....	128
Conto Finanziario .....	129
Conto Economico .....	130
Conto Investimenti .....	131
Conto Finanziamenti .....	131
Conto Fabbisogno e Copertura .....	131

## PREMESSA

---

A seguito della pubblicazione della Delibera n° 71/2019 dell’Autorità per la regolazione dei Trasporti (ART) in data 19 giugno 2019, riguardante il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l’Italia S.p.A., Autostrade per l’Italia (ASPI) ha provveduto alla predisposizione dell’aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) recependone gli impatti.

Il Sistema tariffario introdotto dalla predetta Delibera è basato sul “metodo del price cap”, con determinazione dell’indicatore di produttività “X” a cadenza quinquennale, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera g), del Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dall’articolo 1, comma 1, della Legge 22 dicembre 2011, n. 214, come ulteriormente modificato dall’articolo 16, comma 1, del Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130.

La presente relazione, che descrive l’aggiornamento del PEF basato sulla formula tariffaria di cui alla delibera ART n° 71/2019, è strutturata come segue:

- la sezione “I” riporta le ipotesi di base del PEF;
- la sezione “II” descrive in dettaglio il calcolo del Tasso Interno di Rendimento (TIR) della clausola di salvaguardia;
- la sezione “III” definisce gli elementi di calcolo della tariffa ART, suddivisa nelle componenti di gestione e di costruzione;
- la sezione “IV” rappresenta i risultati principali del modello di calcolo delle tariffe;
- la sezione “V” dettaglia, nelle singole componenti, l’importo concordato per la definizione consensuale del procedimento di contestazione di grave inadempimento a integrale carico della concessionaria;
- seguono le Relazioni puntuali relative al PEF, incluse le relazioni sulle previsioni di traffico, investimenti e lo sviluppo delle tabelle DICOTER secondo lo schema della Convenzione Unica e del nuovo modello ART.

Il presente PEF tiene conto, peraltro, delle risultanze aggiornate del Tavolo Tecnico di lavoro del MEF, a cui hanno partecipato rappresentanti del MIT, nonché delle osservazioni contenute nel parere n° 8/2020 di ART del 14 ottobre 2020, aventi ad oggetto il PEF inviato da ASPI il 14 settembre 2020, trasmesse dal MIT con lettera del 22 ottobre 2020.

# I. Ipotesi di base del PEF

---

La delibera ART n° 71/2019 descrive il nuovo modello tariffario che prevede il calcolo separato di: (i) una componente tariffaria di gestione; (ii) una componente tariffaria di costruzione; e (iii) una componente tariffaria per oneri integrativi.

ASPI ha implementato il calcolo delle tariffe sulla base delle formule definite dal modello tariffario di ART prevedendo anche oneri integrativi derivanti dal recupero degli effetti negativi del COVID-19 per i soli mesi di lockdown da marzo a giugno 2020, non includendo quindi gli impatti derivanti da ulteriori misure restrittive della libertà di circolazione introdotte successivamente e da eventuali nuovi fenomeni pandemici, che dovranno essere regolati secondo quanto indicato nella nota protocollo 011119 del 15 luglio 2021 dell'ART, consentendo all'intero settore delle concessionarie autostradali il recupero degli stessi. Pertanto, la tariffa calcolata da ASPI è pari alla somma delle componenti tariffarie di gestione, di costruzione e degli oneri integrativi. Le componenti tariffarie, in linea con quanto previsto dalla delibera ART, sono state calcolate sulla base dei volumi totali di traffico espressi in veicoli-chilometro, al netto del canone e del sovra-canone di concessione.

## I.A. Decorrenza del PEF

Il PEF è stato predisposto per il periodo dal 2020 al 2038 (ultimo anno di concessione).

- Il 2018 è l'Anno Base, ed è costituito dai dati economici, patrimoniali e finanziari effettivamente consuntivati dalla Società, come risultanti dal bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, approvato dall'Assemblea degli Azionisti.
- Il 2019 è l'Anno Ponte determinato in base ai dati patrimoniali e finanziari effettivamente consuntivati dalla Società, come risultanti dal bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, approvato dall'Assemblea degli Azionisti.
- Il modello tariffario per la determinazione delle tariffe si sviluppa dal 2020 al 2038. Le variazioni tariffarie vengono calcolate dal 2021 in poi, fino al termine della concessione. La tariffa del 2020 è pari alla tariffa attualmente applicata agli utenti, non include quindi nè l'incremento accertato dal MIT (1,19%) a decorrere dal 1° gennaio 2020, nè l'incremento dello 0,81% riconosciuto con il Decreto Interministeriale del 31 dicembre 2018 a decorrere dal 1° gennaio 2019, del quale ASPI fino ad oggi, ha sospeso l'applicazione.
- Il primo periodo regolatorio, come stabilito dalla delibera ART n° 71/2019, si estende dal 2020 al 2024.

## I.B.Previsioni di traffico

ASPI ha aggiornato le previsioni di traffico rispetto al PEF approvato per il periodo 2013-2017 e rispetto al piano presentato al Concedente il 15 giugno 2018, nell'ambito delle procedure di aggiornamento avviate alla scadenza del periodo regolatorio.

Le nuove previsioni consuntivano lo sviluppo dei volumi effettivi di traffico fino al 2019 e le proiezioni riviste sulla base dei parametri aggiornati di mercato. Le stesse previsioni di traffico sono state utilizzate da ASPI sia per il calcolo del Tasso Interno di Rendimento (TIR) della clausola di salvaguardia prevista dal modello ART, sia per il calcolo della tariffa ART nel nuovo modello. Le previsioni di traffico non tengono conto degli effetti della pandemia COVID-19, che vengono trattati separatamente come spiegato nella sezione successiva.

Le previsioni di traffico del PEF sono sviluppate dal 2020 fino al termine della concessione nel 2038, come segue:

- Periodo 2020-2026: le previsioni di traffico sono state effettuate dalla società di consulenza Prometeia S.p.A. ("Prometeia"), la quale ha supportato anche in passato ASPI su tematiche inerenti all'elaborazione di stime di traffico.
- Periodo 2027-2038: in assenza di una previsione di lungo periodo fornita da Prometeia, le previsioni di traffico sono state sviluppate da ASPI, sulla base dell'evoluzione attesa del Prodotto Interno Lordo (PIL) definite da qualificate fonti internazionali.

Le previsioni di traffico di Prometeia per il periodo 2020-2026 si basano su un modello econometrico di medio periodo, che tiene conto dell'andamento storico del traffico autostradale e della sua relazione con l'evoluzione del contesto economico nazionale e dei principali indicatori connessi alla mobilità (PIL, consumi delle famiglie, inflazione e costo reale del viaggio). Le previsioni di traffico dopo il 2026 si basano sulla correlazione tra i volumi di traffico e le previsioni di lungo periodo del PIL elaborate dall'Organisation for Economic Co-Operation and Development (OECD). ASPI ha inoltre ipotizzato che l'elasticità del traffico totale al PIL sia pari a quella del periodo 2020-2026:

- l'incremento medio annuo di traffico stimato per il periodo 2027-2038 è pari a +1,4%;
- i volumi di traffico crescono linearmente nel periodo 2027-2038, in maniera omogenea tra le diverse classi veicolari;
- i volumi di traffico complessivi statistici stimati per il 2038 sono pari a 61.205 milioni di veicoli chilometro, in linea con i volumi di traffico che erano stati previsti dalla Convenzione Unica 2007 di ASPI per gli anni 2021-2022.

Maggiori dettagli relativi alle stime di traffico e ai volumi stimati sono riportati nella specifica relazione inclusa nel documento.



## I.B.1. Criteri di determinazione degli effetti economici connessi all'emergenza sanitaria da COVID-19

Nel corso delle interlocuzioni con i rappresentanti delle Istituzioni è stato prospettato alla Società di prevedere il recupero delle perdite nette derivanti dal COVID-19, per i mesi di lockdown marzo-giugno 2020, nell'ambito dell'incremento medio tariffario dal 2021 al 2038 tramite il riconoscimento di una apposita componente tariffaria per oneri integrativi. Coerentemente con quanto riportato al punto 4 della lettera del 15 luglio 2020, la Società ha accolto la richiesta formulata dalle Amministrazioni di includere il recupero delle perdite nette conseguite nei mesi da marzo a giugno 2020 per effetto del COVID-19 nell'ambito dell'incremento medio annuo. La variazione tariffaria media risulta pari a 1,61% comprensiva del recupero delle perdite stesse. Si ricorda che, come precedentemente commentato, tale incremento non include gli impatti derivanti da ulteriori misure restrittive della libertà di circolazione introdotte successivamente a Giugno 2020 e da eventuali nuovi fenomeni pandemici. Tali impatti saranno puntualmente quantificati seguendo la procedura delineata nella nota protocollo 011119 del 15 luglio 2021 dell'ART e saranno regolati consentendo all'intero settore delle concessionarie autostradali, in termini ragionevoli, il recupero degli stessi.

ASPI ha quantificato le perdite nette nei mesi di lockdown marzo-giugno 2020 sui minori volumi consuntivati rispetto allo stesso periodo del 2019. L'ammontare complessivo delle perdite nette è calcolato considerando:

- La perdita di ricavi da pedaggio dovuta all'impatto delle misure di contenimento dell'epidemia che implicano limitazioni agli spostamenti sul territorio nazionale; è inclusa la perdita di ricavi da attività accessorie e non pertinenti derivante da specifiche misure di sostegno ai sub-concessionari e ai gestori disposte dal Concedente.
- I costi addizionali e costi evitati derivanti dall'impatto delle misure di contenimento sui costi variabili e sui costi fissi. Tali costi includono le differenze rilevabili nei costi del personale, nei costi di manutenzione, nei costi per prestazioni di servizi, e più in generale negli altri costi al netto delle misure compensative adottate dal Governo (in particolare, i benefici in termini di minore costo del personale per la cassa integrazione).

Il calcolo dei benefici netti è in linea con quanto previsto dalla circolare del MIT, del 5 ottobre 2020 a tutte le concessionarie, che contiene le linee guida da utilizzare per calcolare le perdite causate dal COVID-19 ed è dettagliato nell'allegato "1" al presente documento.

Dette perdite, quantificate sui dati di traffico dei mesi da marzo a giugno 2020, al netto dei minori costi e benefici ottenuti con le misure compensative ammontano a € 542 milioni; tale importo, quantificato in una componente separata del PFR in via previsionale, viene accertato dal Concedente sui dati della società che verranno certificati da primaria società di revisione e riconosciuto in tariffa. Il Concedente verificherà successivamente l'effettivo recupero delle perdite nette sui volumi di

traffico consuntivato al fine di evitare sovracompensazioni o il mancato recupero delle stesse. L'importo netto, pari a € 542 milioni per marzo-giugno 2020, viene recuperato all'interno del Piano Finanziario Regolatorio (PFR), come richiesto dal Concedente, quale "onere integrativo" a partire dal 2021.

Le perdite nette non includono le componenti di ricavo che la Società trasferisce al Concedente e ANAS sotto forma di canoni di concessione pedaggi, canoni subconcessioni e integrazione chilometrica.

Periodo Marzo-Giugno 2020	Effetti COVID			Note su impatti
	€/mln	Totale da Conto Economico	di cui a carico della Società	
Ricavi da pedaggio	-563	-493	70	Registrata nei mesi marzo-giugno una riduzione del traffico vs 2019 di -54% (-60% 2assi e -20% 3+assi) 70 €/mln include minori costi per canoni di concessione per 12 €/mln e integrazione chilometrica pari a 58 €/mln
Altri ricavi e rimborsi	-56	-53	3	Royalty ADS: -56 €/mln di cui OIL -20 €/mln e F&B -31 €/mln, altri corrispettivi ADS -5 €/mln
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	<b>-619</b>	<b>-546</b>	<b>73</b>	
Oneri Concessori	73	0	-73	73 €/mln includono minore integrazione chilometrica pedaggi 58 €/mln, minore canone concessione pedaggi 12 €/mln e minori canoni di subconcessione AdS 3 €/mln
Altri costi operativi	-4,8	-4,8	0	3 €/mln costi per misure di sicurezza connesse all'emergenza COVID-19 (e.g. DPI, sanificazioni sedi,...). Stima impatto su base annuale ca. 9,0 €/mln 2,0 €/mln costi per misure di sicurezza delle AdS (es. sanificazione)
Costo del lavoro netto	9	9	0	9,0 €/mln minore costo del personale relativo all'attivazione della cassa integrazione che si riduce a ca. 6,0 €/mln escludendo gli effetti dell'utilizzo ferie e banca ore.
<b>COSTI OPERATIVI NETTI</b>	<b>77</b>	<b>4</b>	<b>-73</b>	
<b>EBITDA</b>	<b>-542</b>	<b>-542</b>	<b>0</b>	

Il recupero riconosciuto alla concessionaria degli impatti economici al 31 dicembre 2021, saranno quantificati entro i primi mesi del 2022 con le modalità precedentemente indicate decurtando il sopra indicato importo di € 542 milioni già riconosciuto nel Piano Economico Finanziario (PEF), asseverati da una società di revisione e riconosciuti, come sopra descritto mediante l'utilizzo della componente specifica per oneri integrativi nell'anno di rilevazione della perdita, in occasione dell'aggiornamento periodico dei PEF. Ulteriori impatti derivanti dal protrarsi dello stato emergenziale oltre la prevista scadenza del 31 dicembre 2021 saranno quantificati e regolati secondo quanto stabilito dalla procedura delineata nella nota protocollo 011119 del 15 luglio 2021 dell'ART.

## I.C. Tasso di inflazione

Il modello tariffario ART richiede di utilizzare il tasso di inflazione programmata per il calcolo della tariffa di gestione. La delibera ART richiede di individuare il tasso di inflazione programmata sulla base delle previsioni dell'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio:

- ad ottobre 2019 il governo italiano ha pubblicato il Documento Programmatico di Bilancio (DPB), che fa parte delle pubblicazioni allegato al DEF, in cui ha riportato un tasso di inflazione programmata per il 2020 pari a 0,8%.

ASPI ha utilizzato per il calcolo della tariffa di gestione di ciascun quinquennio regolatorio il tasso di inflazione pari allo 0,8% del DPB. Il tasso d'inflazione verrà aggiornato ad ogni quinquennio regolatorio sulla base delle previsioni aggiornate disponibili all'inizio del suddetto periodo.

ASPI ha calcolato il Tasso Interno di Rendimento (TIR) previsto dalla clausola di salvaguardia del modello tariffario ART (Paragrafo n° 17 della delibera ART n° 71/2019) sulla base delle tabelle DICOTER dello sviluppo del PEF in base alla Convenzione Unica, che sono espresse in termini reali.

Il TIR calcolato sui flussi reali della Convenzione Unica viene espresso in termini nominali tramite l'applicazione della formula di Fisher sul tasso di inflazione. La Società ha considerato un TIR fisso nominale, calcolato sulla base del tasso di inflazione pari allo 0,80%. Il TIR nominale rimane fisso per l'intera durata della concessione.

## I.D. Piano investimenti

Il PEF di ASPI prevede investimenti per un importo complessivo pari a € 14,1 miliardi dal 2020 al 2038:

- € 1,0 miliardi sono relativi al completamento delle opere del Piano 1997, di cui € 0,9 miliardi relativi alle opere di potenziamento della A1 nella tratta Bologna Casalecchio – Incisa; e € 0,1 miliardi relativi a investimenti nelle terze e quarte corsie. Tali investimenti erano previsti nel PEF inviato a giugno 2018;
- € 1,9 miliardi sono relativi ad Altri investimenti previsti dalle lettere c1-c7 della Convenzione Unica, già ricompresi nel Piano 1997. Tali investimenti erano previsti nel PEF inviato a giugno 2018;<sup>1</sup>
- € 4,6 miliardi sono relativi agli investimenti previsti dal IV Atto Aggiuntivo, la cui quasi totalità fa riferimento agli investimenti per la realizzazione della Gronda di Genova, già previsti nel PEF inviato a giugno 2018;
- € 0,7 miliardi sono previsti per la realizzazione delle barriere antirumore, già previste nel PEF inviato a giugno 2018;
- € 2,3 miliardi sono relativi agli investimenti ex. articolo 15 della Convenzione Unica 2007, già proposti nel PEF inviato a giugno 2018;
- € 2,7 miliardi sono relativi ad ulteriori interventi di ammodernamento, non previsti nel PEF inviato a giugno 2018;
- Infine, circa € 0,9 miliardi si riferiscono a interventi di miglioramento alla viabilità di Genova, inclusi tra gli impegni a carico della concessionaria negli accordi sottoscritti con il Governo e le Autorità locali Liguri (Regione Liguria, Comune di Genova e Autorità portuale) a definizione del grave inadempimento conseguente al crollo del viadotto Morandi nell'agosto 2018.

Gli impegni di investimento sono riflessi nel PEF sulla base dei valori effettivamente consuntivati, per quelli realizzati entro il 2019, e dei dati aggiornati sia con riferimento alla tempistica di realizzazione sia agli oneri complessivamente previsti, per quelli ancora da realizzare.

Gli investimenti oggetto di remunerazione sopra riportati, pari a 14,1 €/mld devono essere integrati di 0,06 €/mld relativi a investimenti ex Art 15 di C.U., portati in diminuzione del CIN Regolatorio al 31 dicembre 2019, che verranno remunerati a seguito dell'efficacia dell'Atto Aggiuntivo e la conseguente analisi dei costi sostenuti da parte del Concedente.

---

<sup>1</sup> Gli Altri investimenti sono relativi a: (i) Potenziamento aree di servizio e fabbricati di esercizio (c1); (ii) stazioni, svincoli, e investimenti residui sulla rete (c2); (iii) adeguamento e potenziamento della rete autostradale (c3); (iv) interventi di risanamento acustico (c4); (v) miglioramento standard di sicurezza (c5); (vi) miglioramento tecnologico degli impianti (c6); (vii) altri interventi di miglioramento e di manutenzione capitalizzati (c7).

In conseguenza a quanto sopra, gli investimenti soggetti a remunerazione nel periodo 2020-2038 risultano pari a 14,2 €/mld. Relativamente a tale importo si evidenzia che:

- la Società ha rinunciato, nell'ambito degli accordi sottoscritti con il Governo e le Autorità locali Liguri (Regione Liguria, Comune di Genova e Autorità portuale) per la definizione della procedura di contestazione, al riconoscimento in tariffa (e quindi alla remunerazione) di una quota di investimenti pari a 1,2 €/mld e di ulteriori 0,9 €/mld per interventi di miglioramento della viabilità genovese, in base a quanto riportato al successivo punto 5 della presente relazione;
- il MIT ha chiesto ad ASPI di considerare tra gli interventi, riconosciuti ai fini del calcolo della tariffa di costruzione, 1,2 €/mld di manutenzioni straordinarie. Tale importo corrisponde a quanto previsto dal "Piano Straordinario di Manutenzione", per il periodo 2019-2024, di cui la parte prevalente è destinata a ponti, viadotti, gallerie e al miglioramento degli standard qualitativi della pavimentazione, quali effetti delle più recenti linee guida e delle altre iniziative di miglioramento di qualità e sicurezza definite dal Concedente.

Al totale degli investimenti riconosciuti si deve aggiungere- un importo pari a 0,3 €/mld, corrispondente ai costi del personale capitalizzati calcolati nel periodo 2020-2038. Tale valore, sommato agli investimenti riconosciuti, porta l'importo complessivamente remunerato con la componente tariffaria di costruzione a 13,6 €/mld. Il costo del personale capitalizzato è stato scorporato dai costi del personale riportati nella tariffa di gestione, al fine di evitarne un doppio conteggio.

In linea con quanto richiesto dalla Delibera, gli investimenti riconosciuti dal Concedente e inclusi nel calcolo tariffario sono stati suddivisi secondo il metodo di remunerazione a cui ha diritto la concessionaria in:

- realizzati o in corso di realizzazione: ossia opere assentite dal Concedente che, alla data di pubblicazione della Delibera n° 71/2019 sul sito web dell'Autorità, erano: (i) già realizzate; o (ii) in corso di realizzazione, in quanto sia già intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori. Tali opere sono remunerate, secondo quanto previsto dal meccanismo di salvaguardia previsto dalla Delibera, sulla base del TIR, scaturente dall'applicazione del Sistema tariffario previgente, al lordo di oneri finanziari e imposte;
- da realizzare: ossia opere assentite dal Concedente che, alla data di pubblicazione della Delibera n° 71/2019 sul sito web dell'Autorità, risultavano: (i) da realizzare, per le quali non sia ancora intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori; oppure (ii) oggetto di nuove pattuizioni convenzionali. Tali opere sono remunerate al WACC determinato da ART e pari al 7,09%.

Complessivamente l'impegno di ASPI fra investimenti (include quota aggiuntiva) e manutenzioni è di oltre 22 miliardi di euro. Tale valore non include le attività relative alle barriere integrate stimate ad oggi in 170 milioni di euro in attesa di definire termini e modalità di riconoscimento ai fini tariffari di tale spesa.

Ambiti	Manutenzioni			Investimenti			Totale manutenzioni e investimenti in PEF	Quota investimenti integrativi amm. rete (1,3€Mld)
	Quota base manutenzione	Piano straordinario manutenzione	Totale in PEF (Allegato F)	Piano investimenti (netto ammodernamento rete)	Ammodernamento rete in PEF (2,7€Mld **)	Totale Investimenti in PEF		
	[A] €mio	[B] €mio	[C=A+B] €mio	[D] €mio	[E] €mio	[F=D+E] €mio	[G=C+F] €mio	€mio
Pavimentazioni	2.167	272	2.439	-	-	-	2.439	-
Opere d'arte	460	682	1.142	-	445	445	1.888	344
Corpo Autostradale	235	66	301	-	874	874	1.141	330
Gallerie	120	147	267	-	-	-	446	-
Forniture e man. Varie (incl. sorveglianza e conv. università)	412	34	446	-	1.251	1.251	2.043	235
Sicurezza	792	-	792	-	-	-	530	-
Operazioni Invernali	530	-	530	-	98	98	292	403
Impianti ed esazione pedaggi	194	-	194	-	-	-	515	-
Altro (edifici e verde e pulizie)*	515	-	515	-	-	-	-	-
Piano 1997	-	-	-	1.010	-	1.010	1.010	-
Gronda di Genova	-	-	-	4.135	-	4.135	4.135	-
Altri interventi del IV Atto Aggiuntivo 2002	-	-	-	425	-	425	425	-
Articoli 15	-	-	-	2.347	-	2.347	2.347	-
Piano Antirumore	-	-	-	691	-	691	691	-
Altri investimenti	-	-	-	1.941	-	1.941	1.941	-
Interventi di miglioramento viabilità di Genova (Atto transattivo 10/2021)	-	-	-	930	-	930	930	-
<b>Totale complessivo</b>	<b>5.425</b>	<b>1.200</b>	<b>6.625</b>	<b>11.479</b>	<b>2.668</b>	<b>14.147</b>	<b>20.772</b>	<b>1.312</b>

N.B. i flussi di manutenzione sono relativi al periodo 2019-2038 e non includono la quota internalizzata, i flussi investimenti sono relativi al periodo 2020-2038 escludendo la quota manutentiva 2019 il valore complessivo sarebbe di circa 19,5 mld euro; \* Include anche i costi di manutenzione incrementali per nuove opere ed i costi per manutenzione non ricorrente (successivi al 2024); \*\* distribuita la quota di interventi per ammodernamento rete in coerenza con gli ambiti manutentivi equivalenti

## I.E. Capitale Investito Netto Regolatorio

Il Capitale Investito Netto (CIN) è rappresentato dagli importi relativi alle immobilizzazioni materiali e immateriali, al netto degli ammortamenti riconosciuti dal Concedente. Gli asset sono quelli realizzati nel corso della concessione, in linea con quanto rappresentato a bilancio come meglio descritto nei paragrafi seguenti. Il CIN al 31 dicembre 2019, tenuto conto di tutte le rettifiche descritte nei prossimi paragrafi, incluso il saldo delle poste figurative al 31 dicembre 2019, è pari a circa € 13,64 miliardi (1a).

Il CIN calcolato ai fini del riconoscimento della tariffa di costruzione, non tiene conto di circa 56 €/mln di investimenti, relativi all'Art 15. della C.U., effettuati prima del 2020, non ancora riconosciuti dal Concedente. Il CIN utilizzato per il calcolo del TIR include invece gli investimenti realizzati per circa 56 €/mln.

**Tabella 1a: Il CIN all'Anno Ponte**

CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO AL 31 dicembre 2019							
(Euro migliaia)	Valore di Bilancio	Rettifica CIN Contabile e ammortamento avviamento	Investimenti Art. 15 non remunerati a tariffa in CU	Rettifica Investimenti IV Atto Aggiuntivo 2002	Rettifica Investimenti Piano 1997	Ammort, Rett. VA, ed altro su Investimenti non riconosciuti Piano 1997	TOTALE
Diritti concessori Immateriali	10.690.143						
Fondo impegni da Convenzione	-2.760.728						
<b>NETTO</b>	<b>7.929.415</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7.929.415</b>
Rettifica CIN Contabile		<b>3.772.758</b>					<b>3.772.758</b>
<b>TOTALE BENI REVERSIBILI NETTI</b>							<b>11.702.173</b>
Poste figurative "X" e "K"						<b>653.946</b>	<b>653.946</b>
Avviamento	6.111.201	-2.793.693					<b>3.317.508</b>
<b>TOTALE PARZIALE</b>	<b>14.040.616</b>	<b>979.065</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>653.946</b>	<b>15.673.627</b>
Investimenti senza benefici economici aggiuntivi non riconosciuti dal concedente					<b>-1.901.575</b>	<b>367.852</b>	<b>-1.533.722</b>
Investimenti con benefici economici aggiuntivi non riconosciuti dal concedente				<b>-442.048</b>			<b>-442.048</b>
Rettifica investimenti Art. 15			<b>-56.076</b>				<b>-56.076</b>
<b>TOTALE</b>	<b>14.040.616</b>	<b>979.065</b>	<b>-56.076</b>	<b>-442.048</b>	<b>-1.901.575</b>	<b>1.021.798</b>	<b>13.641.781</b>

**RICONCILIAZIONE CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO IAS/ITA GAAP AL 31 dicembre 2019**

(Euro migliaia)	CIN di Bilancio (IFRS Compliant)	Rettifica investimenti	Rettifica contributi	Rettifica ammortamenti	Ammortamento avviamento	CIN ITA GAAP
Costo storico	17.426.210					
Fondo impegni da Convenzione	-2.760.728					
<b>Totale costo storico</b>	<b>14.665.482</b>	<b>3.414.341</b>				<b>18.079.823</b>
Contributi	-218.533	0	-668.879	0	0	-887.412
Ammortamenti	-6.517.534	0	0	1.027.296	0	-5.490.238
<b>Diritti concessori netti</b>	<b>7.929.415</b>	<b>3.414.341</b>	<b>-668.879</b>	<b>1.027.296</b>	<b>0</b>	<b>11.702.173</b>
Avviamento	6.111.201	0	0	0	-2.793.693	3.317.508
<b>TOTALE</b>	<b>14.040.616</b>	<b>3.414.341</b>	<b>-668.879</b>	<b>1.027.296</b>	<b>-2.793.693</b>	<b>15.019.681</b>

Per completezza informativa vengono riportate di seguito la Tabella n. 1b con il CIN al 31 dicembre 2018 (Anno Base) e la Tabella n. 1c di riconciliazione dei CIN dell'Anno Base 2018 e dell'Anno Ponte 2019.

**Tabella 1b: Il CIN all'Anno Base**
**CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO AL 31 dicembre 2018**

(Euro migliaia)	Valore di Bilancio	Rettifica CIN Contabile e ammortamento avviamento	Investimenti Art. 15 non remunerati a tariffa in CU	Rettifica Investimenti IV Atto Aggiuntivo 2002	Rettifica Investimenti Piano 1997	Ammort, Rett. VA, ed altro su Investimenti non riconosciuti Piano 1997	TOTALE
Diritti concessori Immateriali	11.021.893						
Fondo impegni da Convenzione	-3.044.566						
<b>NETTO</b>	<b>7.977.327</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7.977.327</b>
Rettifica CIN Contabile		<b>3.769.491</b>					<b>3.769.491</b>
<b>TOTALE BENI REVERSIBILI NETTI</b>							<b>11.746.818</b>
Poste figurative "X" e "K"						<b>571.617</b>	<b>571.617</b>
Avviamento	6.111.201	-2.619.087					<b>3.492.114</b>
<b>TOTALE PARZIALE</b>	<b>14.088.528</b>	<b>1.150.404</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>571.617</b>	<b>15.810.549</b>
Investimenti senza benefici economici aggiuntivi non riconosciuti dal concedente					<b>-1.860.120</b>	<b>299.980</b>	<b>-1.560.140</b>
Investimenti con benefici economici aggiuntivi non riconosciuti dal concedente				<b>-421.009</b>			<b>-421.009</b>
Rettifica investimenti Art. 15			<b>-50.671</b>				<b>-50.671</b>
<b>TOTALE</b>	<b>14.088.528</b>	<b>1.150.404</b>	<b>-50.671</b>	<b>-421.009</b>	<b>-1.860.120</b>	<b>871.597</b>	<b>13.778.729</b>



Tabella 1c: Riconciliazione CIN Anno Base (31/12/2018) e CIN Anno Ponte (31/12/2019)

(Euro migliaia)	Beni Reversibili Netti	Rettifica CIN Contabile	Avviamento	Poste Figurative X e K	Investimenti non riconosciuti		Rettifica Inv. Art 15	TOTALE
					Con benefici	Senza benefici		
<b>CIN Anno Base (31/12/2018)</b>	<b>7.977.327</b>	<b>3.769.491</b>	<b>3.492.114</b>	<b>571.617</b>	<b>-421.009</b>	<b>-1.560.140</b>	<b>-50.671</b>	<b>13.778.729</b>
Investimenti	581.543	0	0	0	-21.038	-41.722	-5.405	513.378
Ammortamenti	-545.763	0	-174.606	0	0	68.139	0	-652.229
Altro	-83.692	3.267	0	82.329	0	0	0	1.903
<b>CIN Anno Ponte (31/12/2019)</b>	<b>7.929.415</b>	<b>3.772.758</b>	<b>3.317.508</b>	<b>653.946</b>	<b>-442.047</b>	<b>-1.533.722</b>	<b>-56.076</b>	<b>13.641.781</b>

## I.E.1. CIN Contabile

I diritti concessori immateriali riportati a bilancio al 31 dicembre 2019 sono pari a circa € 10,70 miliardi e si riferiscono al valore degli investimenti in beni reversibili al termine della concessione. In applicazione dell'interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione" applicata da ASPI (a partire dell'anno 2010), il valore dei diritti immateriali è comprensivo anche del valore attuale del fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro, al netto della parte coperta dai contributi ed escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo di realizzazione, che non danno diritto ad incrementi tariffari o altri benefici economici aggiuntivi. Tutti gli asset, compresi gli investimenti ancora da realizzare che non danno diritto a benefici economici aggiuntivi, vengono ammortizzati dal momento della loro iscrizione a bilancio (per quanto riguarda gli investimenti che danno diritto a incrementi tariffari/benefici economici aggiuntivi, vengono ammortizzati in relazione all'entrata in esercizio o, se in costruzione, in relazione all'effettivo riconoscimento dell'incremento tariffario). In linea con i principi contabili adottati, e al fine di compensare patrimonialmente l'effetto degli investimenti attualizzati ancora da realizzare registrati nell'attivo, nel passivo dello stato patrimoniale viene contabilizzato il "Fondo per impegni da Convenzione", per un importo pari al valore attualizzato del fair value dei servizi di costruzione delle opere ancora da realizzare (corrispondentemente iscritto inizialmente nell'attivo), che al 31 dicembre 2019 era pari a circa € 2,76 miliardi. Tale fondo viene portato a riduzione del valore del CIN al fine di tenere conto solamente degli investimenti netti (attualizzati) effettivamente realizzati.

ASPI ha adottato i principi contabili internazionali (IFRS) nel 2006 (con applicazione retroattiva sui saldi al 1° gennaio 2005). La società anche ai fini degli adempimenti contabili richiesti dal Concedente ha continuato a mantenere nel proprio sistema contabile ufficiale (e nello specifico nel libro cespiti) conti dedicati alla rilevazione secondo una contabilità basata sui principi contabili nazionali (ITA GAAP), registrando gli investimenti in beni reversibili in base al loro effettivo sostenimento e ammortizzandoli secondo i principi della contabilità regolatoria (assimilabile ai principi ITA GAAP), quindi in base alla loro entrata in esercizio.

ASPI invia ogni anno al Concedente i dati di contabilità analitica relativi agli investimenti effettuati. Sulla base delle indicazioni ricevute dal Concedente, ASPI riporta in un apposito prospetto, incluso

tra gli allegati al bilancio d'esercizio, i dati degli investimenti effettivamente realizzati nell'anno al fine di consentirne il monitoraggio annuale e la riconciliazione rispetto ai valori espressi secondo i principi contabili internazionali. Si evidenzia inoltre che per calcolare gli incrementi tariffari K secondo le disposizioni della C.U., ASPI ha storicamente utilizzato – in linea con le pratiche adottate da altre concessionarie autostradali – il valore netto contabile degli asset, definito secondo i principi contabili ITA GAAP, che richiede di calcolare l'ammortamento sulla base degli investimenti effettivamente completati.

Nell'ambito della predisposizione del PEF ART, ASPI ha individuato il CIN rappresentativo degli investimenti effettivamente realizzati e riconosciuti dal Concedente, che corrisponde al valore delle opere calcolato sulla base degli standard contabili ITA GAAP; a tal fine, ha proceduto ad integrare il valore di bilancio al 31 dicembre 2019 degli asset registrati secondo l'interpretazione contabile internazionale IFRIC 12 in modo da esprimere il valore degli asset secondo la contabilità ITA GAAP. Il valore delle opere ITA GAAP è basato su: (i) il valore degli investimenti effettivamente realizzati da ASPI; (ii) l'ammortamento delle opere effettivamente realizzate, tenuto conto della loro entrata in esercizio. La differenza tra il valore degli asset valorizzati secondo gli standard contabili ITA GAAP e internazionali (IFRS), calcolata al 31 dicembre 2019, è pari a circa € 3,77 miliardi. Tale valore, sommato a quello degli asset all'Anno Ponte, contabilizzati a bilancio secondo i principi contabili IFRS (con applicazione dell'interpretazione contabile IFRIC 12), è stato asseverato con relazione emessa da primaria società di revisione.

Il CIN contabile non tiene conto di circa € 22,6 milioni di altri asset immateriali che nell'ambito del nuovo modello tariffario ART vengono remunerati nell'ambito della componente tariffaria di gestione.

Il CIN valorizzato all'interno della tariffa di costruzione viene considerato interamente all'interno della categoria delle opere realizzate o in corso di realizzazione che vengono remunerate al TIR del sistema previgente.

## I.E.2. Investimenti ART 15 (con sospensione riconoscimento tariffario al 31/12/19)

La Convenzione 2007 prevedeva lo sviluppo dei progetti preliminari per interventi di ampliamento a 3° e 4° corsie per un valore complessivo di € 5 miliardi e il potenziamento di 325 km di rete. I progetti preliminari di tutte le tratte sono stati sviluppati da ASPI e approvati dal Concedente.

La concessionaria ha sostenuto fino al 31 dicembre 2019 oneri complessivi per € 56,1 milioni di euro, relativi a progetti preliminari e definitivi non riconosciuti a tariffa dal Concedente, in quanto non approvato l'atto aggiuntivo che li definisce. Il valore sopraindicato è stato quindi sottratto dal capitale Investito regolatorio ed è incluso tra gli investimenti remunerabili nell'anno 2021, anno di

presuminile approvazione dei progetti, a seguito dell'efficacia del presente Atto aggiuntivo e successivamente all'analisi di congruità dei costi sostenuti da parte del Concedente.

### I.E.3. Investimenti non riconosciuti dal concedente

ASPI ha sottratto dal CIN regolatorio gli investimenti sostenuti nel corso degli anni passati che il Concedente non ha riconosciuto, operando tagli su importi di progetto/perizie di variante.

L'importo degli investimenti non riconosciuti, al netto dei relativi ammortamenti, è circa € 1,930 miliardi:

- (i) € 1,51 miliardi relativi al Piano 1997, al netto dei relativi ammortamenti; e
- (ii) € 0,42 miliardi sono relativi ad investimenti del IV Atto Aggiuntivo, al netto dei relativi ammortamenti.

Il valore netto di questi investimenti, al netto degli ammortamenti, è stato asseverato da una primaria società di revisione contabile con apposita relazione.

ASPI, come richiesto dal Concedente con lettera protocollo 14593 del 24 maggio 2021, ha inoltre sottratto dal CIN regolatorio gli investimenti sostenuti per l'installazione delle barriere antirumore integrate di tipo "integautos S" (€ 42,3 milioni) e per gli interventi di retrofitting eseguiti sulle stesse nel periodo 2017 - 2019 (€ 3,5 milioni), considerando quindi il costo sostenuto completamente a suo carico, in attesa della definizione dei termini e delle modalità di riconoscimento ai fini tariffari della spesa che la Società andrà a sostenere per l'installazione delle nuove barriere integautos 2.0. Si tenga conto che, cautelativamente, non si è proceduto alla rettifica del Capitale Investito Netto ai fini della determinazione del TIR.

### I.E.4. Poste figurative

L'Articolo 17 della Delibera n° 71/2019 introduce la "clausola di salvaguardia" con l'obiettivo di assicurare che gli investimenti completati o affidati siano remunerati al TIR della C.U. del 2007. L'Articolo 17.3 stabilisce che il TIR debba includere il saldo delle poste figurative scaturenti dall'applicazione del sistema tariffario previgente eventualmente maturate. La Relazione Istruttoria della Delibera n° 71/2019 specifica che, poiché il TIR assicura che il valore scontato dei flussi di liquidità degli investimenti completati o affidati è uguale a zero, ne consegue che la clausola di salvaguardia implicitamente garantisce la remunerazione del saldo di poste figurative.

ASPI ha incluso nel valore del CIN all'Anno Base il saldo positivo di poste figurative risultante dagli investimenti del IV Atto Aggiuntivo remunerati dal fattore "X" (per un importo pari a € 616,7 milioni) e dai nuovi investimenti della C.U. (barriere antirumore), remunerati dal parametro "K" (per un importo pari a € 37,2 milioni); l'importo complessivo è di € 653,9 milioni.

Le poste figurative sono calcolate in modo da assicurare la neutralità economico-finanziaria della Concessionaria. Il saldo riportato nel calcolo del CIN è aggiornato al 31 dicembre 2019. Per il calcolo delle poste figurative degli investimenti “X” e “K” si è proceduto come segue:

- il sistema tariffario previgente di C.U. non prevede l’implementazione di poste figurative per il parametro “X”. Le poste figurative sono state quindi calcolate separatamente, al 31 dicembre 2019, per ciascuno dei 25 Piani di Convalida degli investimenti del IV Atto Aggiuntivo 2002 come differenza tra:
  - a. Il valore del Capitale Investito Netto “regolatorio” determinato sulla base del valore progressivo delle opere effettivamente realizzate nel periodo 2003-2019, e degli ammortamenti remunerati con la tariffa (ammortamenti “in tariffa”).
  - b. Il valore del Capitale Investito Netto “contabile” calcolato sulla base del valore progressivo delle opere effettivamente realizzate e degli ammortamenti “contabili” calcolati con il metodo finanziario (principi contabili nazionali – ITA GAAP) in base alle relative entrate in esercizio.

Per ciascun PdC, relativo ad uno specifico investimento remunerato con la componente X, il valore del CIN “regolatorio” è determinato ogni anno in misura pari al CIN dell’anno precedente incrementato del valore degli investimenti effettuati nel corso dell’anno e diminuito degli ammortamenti “in tariffa” calcolati per lo stesso anno. Il valore degli investimenti è determinato sulla base degli investimenti effettivamente realizzati da ASPI nel periodo 2002-2019, come desumibili dalle rilevazioni obbligatorie di contabilità analitica che vengono fornite al Concedente.

Il valore del CIN “contabile” è determinato ogni anno in misura pari al CIN dell’anno precedente incrementato del valore degli investimenti effettuati nel corso dell’anno e diminuito degli ammortamenti. Gli investimenti sono quelli effettivamente realizzati da ASPI nel periodo 2002-2019. Gli ammortamenti “contabili” vengono calcolati a partire dall’entrata in esercizio di ciascun asset secondo il metodo finanziario a quote costanti sulla base del numero residuo di anni rispetto alla data di scadenza della concessione:

- i. L’anno di entrata in esercizio degli asset è quella del momento in cui funzionalmente l’opera è usufruibile dagli utenti.
- ii. Il metodo di ammortamento finanziario è quello utilizzato nei PdC originali approvati dal Concedente ed è coerente con quello adottato nei bilanci redatti secondo i principi contabili nazionali (ITA GAAP) che prevede l’applicazione dell’ammortamento finanziario a quote costanti fino alla scadenza della concessione.

Tale metodologia assicura il rispetto delle condizioni di neutralità-economico finanziaria a decorrere dall’anno in cui il MIT ha riconosciuto l’incremento tariffario per ciascun piano di convalida. Il saldo delle poste figurative di ciascun Piano, come sopra calcolato al 31 dicembre 2019, è stato sommato per ottenere il totale delle poste figurative afferenti al fattore “X” alla stessa data. La metodologia di calcolo delle poste figurative afferenti al fattore X e la loro

quantificazione al 31 dicembre 2019, sono asseverate da una società di revisione contabile, con apposita relazione nella quale sono analiticamente verificati:

- i. il valore delle opere realizzate;
  - ii. l'entrata in esercizio degli asset;
  - iii. il fondo ammortamento contabile;
  - iv. gli incrementi tariffari riconosciuti;
  - v. il fondo ammortamento da tariffa;
  - vi. la determinazione del saldo delle poste figurative.
- le poste figurative relative agli investimenti "K" sono calcolate per ciascun Piano di Convalida a partire dall'anno espressamente previsto in ciascun piano per il calcolo tariffario, e sono capitalizzate annualmente al WACC nominale pre-tax riconosciuto. Il saldo al 31 dicembre 2019 è desunto dal piano finanziario regolatorio aggiornato afferente al parametro, predisposto nell'ambito della definizione del relativo incremento tariffario.

La Tabella 2 e la Tabella 4 riportano i dettagli dei calcoli effettuati per determinare gli importi delle poste figurative maturate al 31 dicembre 2019, rispettivamente per i fattori "X" e "K".

Tabella2: Calcolo delle poste figurative, fattore X

## Capitale Investito Netto IV Atto Aggiuntivo

			2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
<b>Tasso di remunerazione</b>																					
<b>WACC nominale post-tax - Atto Aggiuntivo 2002</b>	%	[1]	Note	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	<b>7,18%</b>	
<b>CIN Effettivo Fattore X</b>																					
Investimenti X - effettivamente realizzati	€ '000	[2]	Note	3.828	5.864	32.826	54.177	211.850	200.621	171.009	176.766	340.288	706.108	611.661	278.255	208.667	267.900	168.778	69.413	121.219	98.054
CIN Lordo inizio periodo	€ '000	[3]	[3](t-1)+[2]	3.828	9.692	42.518	96.695	308.544	509.165	680.174	856.940	1.197.228	1.903.336	2.514.997	2.793.252	3.001.918	3.269.818	3.438.596	3.508.009	3.629.228	3.727.282
Ammortamento Beni Reversibili - riconosciuto	€ '000	[4]	Note	0	0	0	0	437	13.277	16.523	18.282	19.928	37.685	68.513	86.186	88.158	88.937	125.562	129.178	130.755	133.665
F.do Ammortamento	€ '000	[5]	[5](t-1)+[4]		0	0	0	437	13.714	30.236	48.518	68.446	106.132	174.645	260.831	348.989	437.926	563.488	692.666	823.421	957.086
CIN Netto fine periodo	€ '000	[6]	[3]-[5]		9.692	42.518	96.695	308.108	495.452	649.938	808.421	1.128.781	1.797.204	2.340.352	2.532.421	2.652.929	2.831.892	2.875.108	2.815.342	2.805.807	<b>2.770.196</b>
<b>CIN Regolatorio Fattore X</b>																					
Investimenti X - effettivamente realizzati	€ '000	[7]	= [2]	3.828	5.864	32.826	54.177	211.850	200.621	171.009	176.766	340.288	706.108	611.661	278.255	208.667	267.900	168.778	69.413	121.219	98.054
CIN Lordo inizio periodo	€ '000	[8]	[8](t-1)+[7]	3.828	9.692	42.518	96.695	308.544	509.165	680.174	856.940	1.197.228	1.903.336	2.514.997	2.793.252	3.001.918	3.269.818	3.438.596	3.508.009	3.629.228	3.727.282
Ammortamento previsto in tariffa	€ '000	[9]	Note	0	0	0	1.780	2.982	2.387	14.148	15.467	19.059	22.782	19.472	13.559	19.967	26.777	36.349	40.369	48.128	57.122
F.do Ammortamento	€ '000	[10]	[10](t-1)+[9]		0	0	1.780	4.762	7.149	21.298	36.765	55.823	78.605	98.078	111.636	131.603	158.380	194.729	235.098	283.226	340.348
CIN Netto fine periodo	€ '000	[11]	[8]-[10]		9.692	42.518	94.915	303.782	502.016	658.876	820.175	1.141.405	1.824.731	2.416.919	2.681.616	2.870.315	3.111.438	3.243.867	3.272.911	3.346.002	<b>3.386.934</b>
<b>Posta a credito al 31/12/2019</b>	€ '000	[12]	[11]-[5]	0	0	0	-1.780	-4.325	6.564	8.939	11.754	12.623	27.526	76.567	149.195	217.386	279.546	368.759	457.568	540.195	<b>616.738</b>

**Note:**

[1]: Tasso di remunerazione post-tax stabilito nel IV Atto Aggiuntivo 2002.

[2]: Somma complessiva dei flussi di investimento effettivamente realizzati relativi ai Piani di Convalida del IV Atto Aggiuntivo approvati dal Concedente.

[4]: Ammortamento complessivo dei singoli Piani di Convalida calcolati con metodo finanziario a quote costanti fino al 2038 sugli anni residui della concessione.

[9]: Ammortamenti regolatori calcolati sui singoli Piani di Convalida pari alla differenza tra i ricavi calcolati sui volumi previsionali utilizzati per individuare l'incremento tariffario X riconosciuto dal MIT e la remunerazione al 7,18% post-tax del valore netto regolatorio di ciascun investimento.

Tabella 3: Calcolo delle poste figurative, fattore X

€ '000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1 Piano Sicurezza Gallerie	0	0	0	25	431	1.491	2.647	5.321	9.060	13.016	16.861	20.472	22.246	23.395	24.098	24.404	25.648	28.577
2 A4 Milano-Bergamo	0	0	440	-1.340	-3.649	8.623	31.768	56.754	76.637	95.679	110.117	125.246	137.706	150.159	162.003	173.258	183.882	190.706
3 A4 Adda e Brembo	0	0	0	0	0	0	34	-86	-133	229	416	583	727	850	982	1.181	1.367	1.532
4 Svincolo di Guidonia	0	0	2	4	23	44	68	93	305	639	185	-681	-420	-698	-943	-993	-1.082	-1.180
5 Svincolo di Rubicone	0	0	4	9	27	46	70	94	184	304	1.150	2.414	2.463	2.565	2.676	2.754	2.822	2.887
6 Svincolo di Padova Z.I.	0	0	6	12	18	24	42	70	107	-1.994	-4.147	-4.315	-4.515	-4.373	-4.220	-2.974	-1.802	-640
7 Svincolo di Villamarzana	0	0	3	6	13	-637	-3.294	-7.314	-12.437	-18.052	-23.828	-29.892	-30.094	-29.669	-29.229	-28.781	-28.320	-27.783
8 Svincolo di Ferentino	0	0	0	0	0	-581	-1.026	-1.094	-540	334	1.210	2.121	3.110	4.099	5.087	6.075	7.063	8.063
9 Svincolo di Maddaloni	0	0	0	0	10	20	33	47	62	-246	-562	-582	-604	-624	-581	-498	-415	-362
10 A14 - Lotto 0	0	0	0	0	335	1.814	3.307	4.624	5.694	6.508	7.051	7.324	7.322	7.032	7.014	6.624	6.113	5.468
11 A14 - Lotto 1 (A+B)	0	0	123	823	1.129	1.543	1.982	2.448	-12	-2.613	6.599	26.667	40.690	53.637	66.249	79.007	91.132	103.025
12 A14 - Lotto 2	0	0	0	64	432	930	-1.185	-3.285	-6.088	-8.707	-7.257	5.539	20.489	33.606	45.665	58.741	71.345	83.518
13 A14 - Lotto 2 Opere Posticipate	0	0	0	0	0	0	0	0	99	200	312	512	729	952	1.249	1.550	1.774	1.884
14 A14 - Lotto 3	0	0	0	35	243	556	-1.079	-3.042	-4.574	1.393	12.753	26.827	34.391	42.186	50.216	58.749	66.894	74.690
15 A14 - Lotto 4	0	0	0	43	291	647	-922	-2.473	-4.526	-6.485	-6.543	-3.305	-1.287	3.220	21.768	38.845	55.068	70.670
16 A14 - Lotto 5	0	0	0	35	239	539	-475	-1.674	-2.965	-4.438	-5.888	-6.430	-5.237	-3.738	10.005	23.730	35.894	47.681
17 A14 - Lotto 5 Opere posticipate tratta Ancona Nord-Anc	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18 A14 - Lotto 6A	0	0	0	57	-586	-1.623	-2.608	-1.776	2.588	8.506	13.575	17.773	21.025	23.289	24.456	24.427	24.024	23.217
19 A14 - Lotto 6B	0	0	0	0	0	143	-2.198	-4.824	-7.617	-10.116	-8.944	-6.479	-4.752	-3.996	-4.326	-5.228	-6.529	-8.189
20 A14 Civitanova - Pedaso Lotto 7A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21 A14 Civitanova - Pedaso Lotto 7B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22 A1 Fiano GRA e Svincolo Castelnuovo	0	0	12	308	695	1.132	281	-1.029	-1.463	2.331	9.134	14.271	17.592	20.692	23.652	26.589	29.142	31.480
23 A9 Lainate-Como	0	0	19	376	884	1.435	2.010	2.605	2.384	3.194	17.713	36.918	45.447	53.696	61.338	68.603	75.495	81.906
24 A8 5^ corsia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	232	813	2.789	4.403	5.856	7.488
25 Genova (Gronda+S.Benigno)	0	0	87	628	1.047	1.474	1.901	2.611	3.400	4.683	7.360	10.739	14.220	17.800	21.195	25.380	24.168	22.451
Capitalizzazione remunerazione non recuperata	0	0	-697	-2.866	-5.910	-11.056	-22.416	-36.315	-47.544	-56.841	-70.698	-96.529	-104.093	-115.349	-122.385	-128.279	-129.343	-130.350
<b>Poste Figurative Totali</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.780</b>	<b>-4.325</b>	<b>6.564</b>	<b>8.939</b>	<b>11.754</b>	<b>12.623</b>	<b>27.526</b>	<b>76.567</b>	<b>149.195</b>	<b>217.386</b>	<b>279.546</b>	<b>368.759</b>	<b>457.568</b>	<b>540.195</b>	<b>616.738</b>

## Note:

Le Poste Figurative Totali equivalgono alla somma algebrica delle Poste Figurative relative a ciascuno dei Piani di Convalida.

Tabella 4: Calcolo delle poste figurative, fattore K

<b>Autostrade per l'Italia S.p.A.</b>									
<b>Determinazione componente "K"</b>									
<b>(euro migliaia)</b>									
	Periodo regolatorio 2013-2017							2018	2019
	2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Inflazione per determinazione tariffaria		2,24%	1,54%	0,49%	0,00%	0,00%	0,49%	0,63%	
<b>Tariffa media ponderata</b>									
Leggeri	0,04778	0,04944	0,05153	0,05224	0,05275	0,05308	0,05367	0,05437	
Pesanti	0,08068	0,08348	0,08701	0,08821	0,08906	0,08962	0,09062	0,09180	
Δ%		3,47%	4,23%	1,38%	0,97%	0,62%	1,12%	1,30%	
Inflazione		2,24%	1,54%	0,49%	0,00%	0,00%	0,49%	0,63%	
α		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Fattore X Investimenti		1,23%	2,69%	0,89%	0,97%	0,62%	0,63%	0,67%	
Conguaglio tariffa per variazione Tax Rate									
βΔq									
<b>Tariffa media ponderata incrementata</b>									
Leggeri	0,04778	0,04947	0,05167	0,05242	0,05299	0,05333	0,05391	0,05461	
Pesanti	0,08068	0,08353	0,08723	0,08851	0,08947	0,09004	0,09102	0,09220	
Δ%		3,54%	4,43%	1,46%	1,09%	0,64%	1,08%	1,30%	
Inflazione		2,24%	1,54%	0,49%	0,00%	0,00%	0,49%	0,63%	
α		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Fattore X Investimenti		1,23%	2,69%	0,89%	0,97%	0,62%	0,63%	0,67%	
Fattore K	0,5000%	0,0500%	0,0700%	0,2000%	0,0800%	0,1200%	0,0200%	-0,0400%	0,0014%
Conguaglio tariffa per variazione Tax Rate									
βΔq	0,00%								
<b>Volumi di traffico</b>									
Veicoli leggeri	34.465.325,7	33.806.700	33.146.321	33.159.395	33.531.194	33.839.395	34.149.155	34.356.260	
Veicoli pesanti	10.004.754,4	9.655.930	9.467.311	9.477.963	9.585.656	9.673.921	9.762.710	9.822.062	
Δ%									
Leggeri		-1,91%	-1,95%	0,04%	1,12%	0,92%	0,92%	0,61%	
Pesanti		-3,49%	-1,95%	0,11%	1,14%	0,92%	0,92%	0,61%	
RICAVI NETTI DA PEDAGGIO BASE		2.476.969	2.531.795	2.568.357	2.622.473	2.663.001	2.717.497	2.769.533	
RICAVI NETTI DA PEDAGGIO INCREMENTATI		2.478.645	2.538.369	2.577.058	2.634.485	2.675.730	2.729.407	2.781.710	
<b>DELTA RICAVI NETTI DA PEDAGGIO INCREMENTALI</b>		<b>1.676</b>	<b>6.574</b>	<b>8.701</b>	<b>12.012</b>	<b>12.729</b>	<b>11.910</b>	<b>12.177</b>	
Beni reversibili	22.895,0	73.004,0	94.077,8	128.499,9	138.342,0	123.485,5	122.927,8	122.927,8	
Fondo ammortamento finanziario		-880,6	-3.765,5	-7.528,5	-12.788,1	-18.495,1	-23.494,7	-28.466,3	
Contributi in conto impianti		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Immobilizzazioni non reversibili nette		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Capitale Investito Netto Regolatorio</b>		<b>72.123,4</b>	<b>90.312,3</b>	<b>120.971,3</b>	<b>125.553,8</b>	<b>104.990,4</b>	<b>99.433,1</b>	<b>94.461,4</b>	
WACC Lordo	10,21%	10,21%	10,21%	10,21%	10,21%	9,72%	9,72%	9,72%	
<b>Costi di remunerazione del capitale investito</b>		<b>2.338,6</b>	<b>7.367,1</b>	<b>9.225,0</b>	<b>12.356,6</b>	<b>12.208,8</b>	<b>10.209,2</b>	<b>9.668,8</b>	
Ammortamento finanziario (al netto della quota riferita agli oneri finanziari capitalizzati)		880,6	2.884,9	3.763,0	5.259,6	5.707,0	4.999,5	4.971,7	
Ammortamento tecnico beni non reversibili ed immobilizzazioni immateriali		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Costi di rimborso del capitale investito</b>		<b>880,6</b>	<b>2.884,9</b>	<b>3.763,0</b>	<b>5.259,6</b>	<b>5.707,0</b>	<b>4.999,5</b>	<b>4.971,7</b>	
<b>Variazioni ai fini regolatori</b>		<b>460,8</b>							
Canoni di concessione [Rigo 2.10]		40,2	157,8	208,8	288,3	305,5	285,8	292,3	
Altri costi operativi		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Totale costi operativi al netto dei ricavi accessori</b>		<b>40,2</b>	<b>157,8</b>	<b>208,8</b>	<b>288,3</b>	<b>305,5</b>	<b>285,8</b>	<b>292,3</b>	
<b>COSTI AMMESSI A REMUNERAZIONE [B+C+D+E]</b>		<b>3.720,2</b>	<b>10.409,8</b>	<b>13.196,8</b>	<b>17.904,5</b>	<b>18.221,3</b>	<b>15.494,6</b>	<b>14.932,7</b>	
<b>Calcolo della remunerazione non corrisposta</b>									
<b>[Saldo delle poste figurative]</b>									
Poste figurative [Differenza tra costi ammessi e ricavi netti da pedaggio]		2.044,1	3.835,6	4.495,7	5.892,8	5.492,1	3.585,0	2.755,5	
Saldo delle poste figurative		2.044,1	6.088,5	11.206,1	18.243,5	25.309,3	31.421,7	37.207,6	



## I.E.5. Avviamento

L'articolo 13.2 b) della Delibera ART n° 71/2019 prevede che il valore iniziale del CIN possa includere il valore dell'avviamento risultante da operazioni di acquisizione a titolo oneroso, ovvero operazioni di conferimento, fusione o scissione. Lo stesso articolo indica che *“Ai fini della quantificazione, è iscritta quale avviamento la differenza positiva tra (i) il costo sostenuto per l'acquisizione e (ii) il valore corrente delle attività e passività come rilevate alla data di perfezionamento dell'operazione straordinaria o di acquisto”*.

Il valore dell'avviamento registrato il 1° luglio 2003 alla data di perfezionamento dell'operazione societaria, avvenuta con il conferimento del ramo autostradale (ASPI) da parte di Autostrade S.p.A, è pari a € 6,33 miliardi circa. Tale valore è stato calcolato alla data della transazione societaria in misura pari alla differenza tra: (i) il valore netto degli asset conferiti pari a € 8,1 miliardi, in linea con il valore della privatizzazione; e (ii) il Patrimonio Netto contabile della società al momento del conferimento.<sup>2</sup> Nel secondo semestre 2003 ASPI ha consuntivato una quota di ammortamento dell'avviamento pari a € 218 milioni. Pertanto, l'avviamento riportato nel bilancio al 31 dicembre 2003 è pari a € 6,1 miliardi, valore rimasto immutato a seguito del passaggio ai principi contabili internazionali IFRS.

Il modello tariffario ART prevede all'art. 15.2 la possibilità di ammortizzare gli asset reversibili, in applicazione di differenti criteri, quali: (i) il metodo finanziario a quote costanti; (ii) il metodo finanziario a quote differenziate; e (iii) l'applicazione di aliquote economico-tecniche, solo per gli asset la cui vita utile, in ragione della propria natura, non si estenda oltre il termine di scadenza della concessione. Per quanto riguarda l'avviamento, che esprime il valore di tali asset emerso al tempo del conferimento, il metodo di ammortamento che risulta più coerente alla sua natura risulta essere il metodo finanziario, in relazione alla durata residua della concessione.

Sulla base di quanto sopra, al fine di esprimere un valore iniziale del CIN inclusivo dell'avviamento, come previsto dalla delibera ART, si è proceduto ad ammortizzare il valore dell'avviamento consuntivato da ASPI nel 2003 (contabilmente pari a € 6,1 miliardi) con il metodo finanziario a quote costanti sull'orizzonte temporale della concessione (2038). La quota di ammortamento annuale è pari a € 174,61 milioni. Il valore residuo dell'avviamento al 31 dicembre 2019, inserito nella valorizzazione del CIN, è pari a circa € 3,32 miliardi.

---

<sup>2</sup> A tal proposito si evidenzia che la valorizzazione degli asset effettuata all'epoca dal perito nominato dal Tribunale, Roland Berger, era risultata più elevata pari a € 11,7 miliardi, ma per prudenza la valorizzazione del ramo autostradale è stato effettuato a €/mld 8,1 di fatto riducendo l'avviamento iscritto di €/mld 3,6.

## Avviamento (rideterminato con ammortamento finanziario)

Valori in €/migliaia

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Valore iniziale		6.111.200	5.936.594	5.761.989	5.587.383	5.412.777	5.238.171	5.063.566	4.888.960	4.714.354
Ammortamento		174.606	174.606	174.606	174.606	174.606	174.606	174.606	174.606	174.606
Valore finale	6.111.200	5.936.594	5.761.989	5.587.383	5.412.777	5.238.171	5.063.566	4.888.960	4.714.354	4.539.749

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Valore iniziale	4.539.749	4.365.143	4.190.537	4.015.931	3.841.326	3.666.720	3.492.114
Ammortamento	174.606	174.606	174.606	174.606	174.606	174.606	174.606
Valore finale	4.365.143	4.190.537	4.015.931	3.841.326	3.666.720	3.492.114	3.317.508

## I.F. Costi operativi e parametro di produttività

I costi operativi considerati nel calcolo tariffario di ASPI sono quelli dell'Anno Base 2018 riportati all'Anno Ponte 2019, adeguandoli al fattore inflattivo pari allo 0,8%, in linea con quanto richiesto dalla Delibera ART. La Tabella 5 riporta il dettaglio dei costi operativi ammessi utilizzati da ASPI per il calcolo della tariffa di gestione. Tali costi sono stati individuati in linea con quanto consentito dal modello ART.

Tabella 5: Costi di Gestione

COSTI OPERATIVI AMMISSIBILI NETTI ex Delibera ART n 71/2019						€/mgl
	2014	2015	2016	2017	2018	Totale
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci					107.131	107.131
Servizi					502.919	502.919
Godimento beni di terzi					7.331	7.331
Personale					314.972	314.972
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci					-1.412	-1.412
Oneri diversi di gestione					93.109	93.109
Utilizzo Fondo impegni da Convenzione					-340.478	-340.478
Ricavi per servizi di costruzione (quota parte)					-134.838	-134.838
					<b>548.735</b>	<b>548.735</b>
Utilizzi fondi di acc.to destinati alla manutenzione ciclica	325.419	333.450	315.619	339.065	328.589	328.428
IRAP sul costo del lavoro					245	245
<i>Costo del personale tassato ai fini IRAP</i>					5.465	5.465
Tributi locali					8.930	8.930
Costi relativi ad attività non pertinenti					-42.454	-42.454
Oneri derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni					-47.585	-47.585
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI AMMISSIBILI</b>						<b>796.299</b>
<b>EXTRAPROFITTO ATTIVITA' COMMERCIALI</b>						<b>145.614</b>
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI AMMISSIBILI NETTI</b>						<b>650.685</b>
<b>COSTI DI AMMORTAMENTO BENI NON REVERSIBILI ex Delibera ART n 71/2019</b>						
						€/mgl
	2014	2015	2016	2017	2018	Totale
Ammortamento attività materiali					19.832	19.832
Ammortamento altre attività immateriali					18.969	18.969
						<b>38.801</b>
<b>REMUNERAZIONE BENI NON REVERSIBILI ex Delibera ART n 71/2019</b>						
						€/mgl
	2014	2015	2016	2017	2018	Totale
Materiali				74.180		74.180
Altre attività immateriali				20.600		20.600
WACC						7,09%
<b>Remunerazione beni non reversibili</b>						<b>6.720</b>
<b>Costi di gestione (Cgab) anno base - 2018</b>						<b>696.206</b>

I costi per il calcolo della tariffa di gestione si basano sui costi operativi riportati nel bilancio 2018 e, relativamente alla manutenzione, sulla media degli ultimi 5 anni (2014-2018), degli utilizzi del Fondo di accantonamento destinato alla manutenzione ciclica. I costi operativi tengono conto di ulteriori aggiustamenti al fine di considerare nei costi ammessi solamente i costi pertinenti:

- I costi del personale sono al netto dei costi del personale addetto alla manutenzione e ammontano a circa € 58 milioni nel 2018. Tali costi sono infatti inclusi nell'utilizzo del fondo

destinato alla manutenzione ciclica, e devono quindi essere nettati dai costi complessivi del personale per evitarne un doppio conteggio.

- I costi del personale sono al netto dei costi del personale capitalizzato, pari a circa € 29 milioni nel 2018. ASPI remunera i costi del personale capitalizzato nella componente tariffaria di costruzione in base all'importo previsto in riconoscimento dal Concedente.
- I costi operativi sono inoltre al netto degli oneri relativi alle attività non pertinenti come richiesto dalla Delibera ART.
- I costi operativi ammessi all'Anno Base vengono nettati dell'utilizzo del fondo impegni da convenzione: tale voce rappresenta l'ammontare dei costi operativi sostenuti da ASPI per la realizzazione di opere senza benefici economici aggiuntivi (non riconosciute in tariffa), al netto dei contributi rilevati fra i ricavi per servizi di concessione. I costi operativi relativi alle opere senza benefici (pari a circa € 360,5 milioni nel bilancio 2018) sono al netto delle quote di costo del personale capitalizzato e di oneri finanziari sostenuti in relazione alle opere senza benefici economici (circa € 20 milioni).
- I costi operativi ammissibili sono ulteriormente nettati dei ricavi relativi ai servizi di costruzione per un ammontare pari a € 134,8 milioni: rispetto all'ammontare riportato a bilancio (€ 154,2 milioni) sono stati esclusi: i) i ricavi per opere a carico dei sub concessionari (€ 6,7 milioni); ii) gli oneri finanziari (€ 4,2 milioni) e il costo del personale relativo a tali servizi (€ 8,5 milioni, già ricompreso nei costi del personale remunerati in tariffa di gestione).
- Sono inclusi nei costi ammessi, coerentemente con la Delibera ART, e come evidenziato nella tabella 4, ammortamento e remunerazione degli asset non reversibili, in dettaglio: i) ammortamento asset materiali per € 20 milioni circa; ii) ammortamento asset immateriali non reversibili per € 19 milioni circa; remunerazione degli asset non reversibili pari a € 7 milioni circa calcolata come prodotto tra il valore di tali asset al 31 dicembre 2017 (pari a circa € 95 milioni) e il WACC della Delibera ART (7,09%).
- Infine, è portato in detrazione dei costi ammessi, come riportato dalla Delibera ART n° 71/2019, l'extraprofitto delle attività accessorie. In linea con quanto indicato nella Delibera ART 71/2019, l'extra-profitto delle attività accessorie è calcolato come differenza tra i ricavi delle attività accessorie, e la somma dei costi relativi a tali attività, incluso un margine di utile ragionevole pari al WACC regolatorio del 7,09%. In particolare, relativamente ai ricavi consuntivi del 2018 pari a circa € 199 milioni, il valore dell'extra profitto sottratto dai costi nella tariffa di gestione è pari a circa € 145,6 milioni.

I costi operativi dell'Anno Base così calcolati vengono incrementati dell'inflazione, pari a 0,8%, per ottenere i costi dell'Anno Ponte che vengono utilizzati nel calcolo della tariffa di gestione.

## I.F.1. Parametro di produttività

### Premessa

Il nuovo modello tariffario prevede l'implementazione di un fattore esogeno di produttività X, calcolato dall'Autorità per ogni concessionario. Per individuare il parametro di produttività ART ha stimato la frontiera efficiente dei costi relativa al settore autostradale, utilizzando il metodo econometrico della "Stochastic Frontier Analysis" (SFA) e i dati storici di tutti i concessionari.

ART ha definito un fattore di produttività "X" pari a 10,62%. Tale valore complessivo, riparametrato sulla base del quinquennio regolatorio 2020-2024, porta ad individuare un fattore annuo di efficientamento pari al 2,22%. Il Modello Tariffario prevede la possibilità, fermo restando il valore della percentuale complessiva di recupero di produttività, di definire con il Concedente, una diversa valorizzazione rispetto a quella quinquennale prevista, qualora siano presenti, per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata evidenza, vincoli alle azioni di efficientamento, tali da non consentire di assicurare il raggiungimento, dell'obiettivo di recupero di produttività nel quinquennio.

ASPI ha effettuato approfondimenti puntuali sui processi organizzativi e sui costi di gestione, avvalendosi anche di primarie Società di Consulenza, che hanno avuto ad oggetto: (i) le manutenzioni; (ii) il costo del personale; (iii) gli altri costi operativi; e (iv) i costi esogeni alla società.

Tali approfondimenti, riepilogati nell'allegato "2" al presente documento, hanno avuto ad oggetto la mappatura di ciascun processo organizzativo e di ciascun costo di gestione al fine di individuare le azioni perseguibili, in termini di ridefinizione dell'assetto organizzativo, di esternalizzazioni, e riduzione delle quantità e dei prezzi riconducibili ai servizi inclusi nei costi di gestione. Nelle valutazioni sono stati considerati gli obblighi normativi e regolatori vigenti e ad oggi prospettici, in particolare per quanto attiene la sicurezza e la qualità della gestione dell'infrastruttura autostradale, individuando azioni migliorative con nuovi e più moderni sistemi digitali, anche al fine di ridurre il presidio fisico alle stazioni di esazione, comunque assicurando il mantenimento di adeguati livelli di servizio.

Il massimo efficientamento perseguibile sui costi di gestione corrisponde ad un recupero di efficienza annuale dell'1,12%, che consente di raggiungere l'obiettivo complessivo del 10,62% in due periodi regolatori entro il 2029.

L'efficientamento previsto è quello massimo conseguibile dalla società anche in considerazione del fatto che (i) non è ragionevolmente possibile prevedere ulteriori efficientamenti per il 2020, ulteriori rispetto alle azioni già intraprese per i pochi mesi restanti fino alla fine dell'anno; e (ii) i vincoli in essere per il 2020 e prevedibili per il 2021 derivanti dalla situazione emergenziale per il COVID-19.

## I.F.2. Attività accessorie e non pertinenti

La delibera ART richiede di stimare il TIR sulla base dei flussi di cassa al netto dei flussi relativi ad attività accessorie e non pertinenti. I flussi delle attività accessorie e non pertinenti sono calcolati sulla base dei ricavi da tali attività, al netto dei relativi costi.

ASPI sottrae nel calcolo del TIR i flussi relativi alle attività accessorie e non pertinenti come richiesto dalla Delibera ART, pari complessivamente, considerando le due tipologie di ricavi, a circa € 204 milioni all'anno nel periodo 2020-2038.<sup>3</sup>

## I.F.3. Manutenzioni incrementalì

In considerazione dei nuovi processi di verifica e di determinazione della natura e tipologia di intervento introdotti dalle più recenti Linee Guida MIT e da altre iniziative di miglioramento dei livelli di qualità e sicurezza condivise con il Concedente, è stato previsto all'interno del PEF un programma straordinario di manutenzioni. Tali manutenzioni incrementalì sono state stimate da ASPI, nel periodo 2019-2024, per un importo pari a circa € 1,2 miliardi e sono state programmate in base alla tempistica riportata nella sottostante tabella, come meglio specificato nell'apposito "Allegato F - Piano della Manutenzione" e "Allegato M1 - Cronoprogramma del Piano straordinario di manutenzione".

A fine quinquennio regolatorio (2020-2024) verranno valutate con il Concedente le ulteriori esigenze manutentive per il quinquennio regolatorio successivo, anche alla luce del consolidamento degli standard attualmente in fase di introduzione.

Detti interventi sono stati considerati, ai soli fini regolatori, soggetti a remunerazione nell'ambito della componente tariffaria di costruzione con applicazione del WACC previsto dal modello tariffario ART. Di fatto, tali interventi sono considerati come manutenzioni di natura straordinaria, e vengono configurati, nell'ambito regolatorio, come investimenti.

---

<sup>3</sup> A tal proposito si evidenzia che il calcolo del TIR prevede la sottrazione dei flussi relativi sia alle attività accessorie che non pertinenti. Nel calcolo della tariffa di gestione viene sottratto solamente l'extra-profitto relativo alle attività accessorie, i cui ricavi considerati sono quelli riportati nelle tabelle di conto economico.

Categorie di spesa secondo Allegato F <i>(costi esterni)</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totale 2019- 2024
	€milioni	€milioni	€milioni	€milioni	€milioni	€milioni	€milioni
Pavimentazioni	60	74	47	32	30	30	272
Opere d'arte	27	84	162	140	137	131	682
Gallerie	-	134	12	-	-	-	146
Corpo Autostradale	4	21	27	12	3	-	66
Sorveglianza e convenzioni universitarie	-	6	7	7	7	7	34
<b>Piano straordinario incremento qualità rete</b>	<b>90</b>	<b>320</b>	<b>256</b>	<b>190</b>	<b>176</b>	<b>168</b>	<b>1.200</b>

Oltre ai costi di manutenzione incrementali descritti sopra, ASPI ha previsto ulteriori costi aggiuntivi di manutenzione relativi all'entrata in esercizio di nuove opere, complessivamente pari a € 29 milioni nel periodo 2031-2038, (il cui dettaglio, è riportato nel capitolo 2 "Relazione sul programma di manutenzione" alla lettera "L"). Tali costi, in quanto di natura prettamente operativa, sono remunerati nella tariffa di gestione, con una componente addizionale a parte, come previsto dalla Delibera ART. La componente tariffaria addizionale di gestione viene calcolata per ciascun anno in cui verranno effettuate le manutenzioni.

## II. Il calcolo del TIR della clausola di salvaguardia

Il nuovo modello ART prevede l'implementazione di una clausola di salvaguardia che limita gli effetti retroattivi del nuovo modello e garantisce sulle opere già realizzate o in corso di realizzazione un tasso di remunerazione pari al TIR del modello tariffario previgente.

La Delibera ART indica che il TIR è rappresentato dal tasso di attualizzazione che rende pari a zero il valore attuale netto dei flussi annui stimati, intercorrenti tra il primo gennaio 2020 e la scadenza della concessione. I flussi considerati sono al lordo degli oneri finanziari e delle imposte e si riferiscono all'ultimo PEF approvato dal Concedente, opportunamente aggiornato per tenere conto (i) del grado di effettiva realizzazione degli investimenti e della loro eventuale riprogrammazione; e (ii) delle poste figurative eventualmente maturate. La metodologia di calcolo del TIR è riportata nella Tabella 6.

**Tabella 6: Metodologia di calcolo del TIR della delibera ART**

Voce	Rif.	Riferimento PEF modello unificato	2019	2020	...	Anno scadenza concessione
Valore iniziale delle immobilizzazioni reversibili (al netto dell'eventuale valore dei servizi di costruzione da rendere in futuro)	a	(3.8) e/o (3.12)	X (con segno negativo)			
Flussi di liquidità	b	(1.13)		X	X	X
Oneri finanziari	c	da (2.30) a (2.36)		X	X	X
Imposte	d	(2.41)		X	X	X
Flussi di liquidità da attività accessorie	e	(2.2) al netto della relativa quota costi, da (2.6) a (2.17)		X	X	X
Flussi di liquidità da attività non pertinenti	f	(2.3) e (2.4) al netto della relativa quota costi, da (2.6) a (2.17)		X	X	X
Flussi di liquidità da variazione capitale circolante netto operativo	g	(1.5)		X	X	X
Valore finale delle immobilizzazioni reversibili	h	(3.8) e/o (3.12)				X
<b>Totale</b>		<b>a+b+c+d-(e+f+g)+h</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

### II.A. Ipotesi del calcolo del TIR

ASPI ha presentato a giugno 2018 al Concedente il PEF aggiornato per il periodo regolatorio quinquennale 2018-2022, redatto sulla base dei principi della Convenzione Unica.

ASPI, ai fini della determinazione del TIR, ha aggiornato tale documento con i dati consuntivi e con gli elementi di seguito indicati:



- Base dati patrimoniali: ASPI ha aggiornato i dati patrimoniali con i dati consuntivi al 31 dicembre 2019 escludendo gli effetti contabili dell'accantonamento del valore stimato degli accordi con il Governo e con le Autorità locali liguri pari a circa € 1,5 miliardi.
- Flusso degli investimenti: ASPI ha considerato gli investimenti previsti nel PEF di giugno 2018, con una tempistica aggiornata che tiene conto della riprogrammazione degli interventi che hanno subito dei ritardi nel 2019. Gli investimenti considerati sono quelli inseriti tra gli impegni della Convenzione vigente, compresa la Gronda di Genova e gli investimenti identificati come "ex articolo 15". Sono stati esclusi dal calcolo del TIR gli ulteriori nuovi investimenti, relativi ad ammodernamenti della rete per un importo pari a € 2,7 miliardi, che sono riportati nel PEF ai fini del calcolo tariffario e non erano previsti nel PEF di giugno 2018. Per quanto riguarda gli investimenti in beni non reversibili e beni immateriali, sono stati considerati esclusivamente quelli già previsti nel PEF di giugno 2018.
- Variazioni tariffarie: sono state rideterminate le variazioni tariffarie relative ai parametri "X" e "K", rispetto a quelle riportate nel PEF di giugno 2018, anche sulla base del valore aggiornato delle opere previste.
- Capitale Investito Netto: la Delibera ART richiede di utilizzare per il calcolo del TIR il valore iniziale delle immobilizzazioni reversibili come riportate al punto 3.8 e/o 3.12 delle tabelle DICOTER del modello unificato di PEF attualmente vigente, per l'anno 2019. ASPI, che ha effettuato il calcolo del TIR sui flussi di cassa a partire dal 2020, ha valorizzato le immobilizzazioni iniziali con riferimento ai dati del 2019. Il valore del CIN utilizzato per il calcolo del TIR è stato individuato sulla base di quanto descritto nella sezione I.E. non rettificando però lo stesso, cautelativamente, dell'importo degli investimenti relativi all'installazione delle barriere integrate antirumore di tipo Integautos S, come riportato nella sezione I.E.3.
- Stime di traffico: ASPI ha aggiornato le previsioni di traffico rispetto al PEF approvato del periodo 2013-2017 e rispetto al piano di giugno 2018 presentato al MIT. Le nuove previsioni consuntivano lo sviluppo dei volumi effettivi di traffico fino al 2019, e le proiezioni riviste sulla base dei parametri più aggiornati di mercato. Le stesse previsioni di traffico sono state utilizzate sia per il calcolo del TIR, che per il calcolo della tariffa ART nel nuovo modello.
- Costi operativi e flussi attività non pertinenti: sono stati riproposti i dati riportati nel PEF di giugno 2018. Per quanto riguarda i costi del personale: (i) il valore di base 2020 è stato riparametrato sul costo del personale effettivamente consuntivato nel 2018 e non sui costi previsionali del PEF di giugno 2018; (ii) è stato previsto un tasso di incremento in termini reali differente rispetto a quello riportato nel PEF di giugno 2018, riparametrato sul tasso di inflazione prospettico dello 0,8%, inferiore al 2% originariamente previsto.
- Flussi attività accessorie: sono stati sottratti dal calcolo del TIR i flussi di cassa delle attività accessorie al netto della relativa quota costi.

- Tasso di inflazione: Il PEF di ASPI è sviluppato a moneta costante. Il TIR calcolato sui flussi di ASPI con la metodologia ART è dunque un TIR reale. Per calcolare il TIR in termini nominali, ASPI ha utilizzato la formula di Fisher e un valore tasso di inflazione pari a 0,80%.

Nella tabella sottostante vengono riepilogati i dati di sintesi riportati nel PEF di giugno 2018, confrontati con i dati rideterminati e utilizzati per il calcolo del TIR.

Voce	PEF Giugno 2018 2020 - 2038 € '000	PEF Calcolo TIR 2020 - 2038 € '000	Delta € '000	Commenti
<b>Ricavi</b>				
Ricavi da pedaggio	84.479.915	86.334.310	1.854.395	Ricavi da pedaggio superiori nel calcolo del TIR dovuti a: i) maggiori volumi di traffico (studio Prometeia con volumi utilizzati anche nel calcolo tariffario); ii) maggiori aumenti tariffari X e K calcolati sulla base del piano investimenti aggiornato. Per la determinazione della tariffa, gli investimenti K vengono remunerati al WACC stabilito dalla Delibera ART, mentre gli investimenti X sono remunerati al tasso previsto in C.U.
Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali	3.286.981	3.335.545	48.564	Ricavi accessori nel calcolo del TIR allineati al consuntivo 2018 e mantenuti flat in termini reali
Altri proventi	2.053.491	2.132.436	78.945	Ricavi non pertinenti nel calcolo del TIR allineati al consuntivo 2018 e mantenuti flat in termini reali
<b>Costi Operativi</b>				
Costi di manutenzione	5.122.562	5.294.624	172.062	Delta manutenzioni nel PEF aggiornato per il calcolo TIR dovuto a manutenzioni straordinarie relative al Polcevera. Dal 2021 i costi di manutenzione sono allineati al PEF Giugno 2018
Costi del Personale	9.107.635	8.012.215	-1.095.420	Costi del personale nel calcolo del TIR allineati al dato consuntivo 2018 (€ 402 mln) e incrementati di un tasso pari a +0.47% annuo in termini reali fino al 2038. Il minor tasso di crescita rispetto al PEF Giugno 2018 (+1.2% reale annuo) è stato rideterminato in base a un coefficiente di incremento coerente con i tassi d'inflazione prospettici utilizzati nei due PEF; 2% per il PEF Giugno 2018 e 0.8% nel calcolo del TIR
Costi per Servizi	1.186.417	1.186.417	0	Costi PEF per calcolo TIR allineati a PEF Giugno 2018
Costi Amministrativi	746.244	746.244	0	Costi PEF per calcolo TIR allineati a PEF Giugno 2018
Altri Costi Operativi	2.044.210	2.044.210	0	Costi PEF per calcolo TIR allineati a PEF Giugno 2018
Polcevera	0	-172.062	-172.062	Correzione costi operativi di manutenzione dovuti al Polcevera che sono nettati dal calcolo del TIR
Utilizzo Fondo rinnovi	-5.535.144	-6.319.135	-783.991	Non rilevanti ai fini del calcolo del TIR in quanto risommati all'utile per determinare il flusso di liquidità della gestione operativa (1.13)
Accantonamento Fondo rinnovi	4.353.930	4.519.916	165.986	Non rilevanti ai fini del calcolo del TIR in quanto risommati all'utile per determinare il flusso di liquidità della gestione operativa (1.13)
Altri accantonamenti e svalutazioni	0	0	0	Non rilevanti ai fini del calcolo del TIR in quanto risommati all'utile per determinare il flusso di liquidità della gestione operativa (1.13)
<b>Costi del capitale</b>				
Ammortamento tecnico beni non reversibili	374.844	431.359	56.515	Non rilevanti ai fini del calcolo del TIR in quanto risommati all'utile per determinare il flusso di liquidità della gestione operativa (1.13)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	25.033.708	25.281.057	247.349	Non rilevanti ai fini del calcolo del TIR in quanto risommati all'utile per determinare il flusso di liquidità della gestione operativa (1.13)
Proventi e oneri finanziari	-4.429.130	-6.026.267	-1.597.137	Non rilevanti ai fini del calcolo del TIR in quanto risommati all'utile per determinare il flusso di liquidità della gestione operativa (1.13)
Imposte sul reddito di esercizio	-9.477.016	-9.891.712	-414.696	Non rilevanti ai fini del calcolo del TIR in quanto risommati all'utile per determinare il flusso di liquidità della gestione operativa (1.13)
<b>Flussi di investimenti</b>				
Investimenti in beni reversibili	-9.436.801	-10.549.028	-1.112.227	Il maggior flusso degli investimenti (pari a circa 1,1 miliardi di euro) nella elaborazione del PEF per il calcolo del TIR è dovuto al recupero di ritardi nella esecuzione degli investimenti già programmati nel PEF Giugno 2018
Investimenti in beni non reversibili	-332.325	-332.325	0	Gli investimenti in beni non reversibili sono equivalenti a quelli del PEF Giugno 2018
Investimenti per immobilizzazioni immateriali	-284.758	-284.758	0	Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali (diverse dai diritti concessori) sono equivalenti a quelli del PEF Giugno 2018
Saldo altri flussi gestione operativa	-161.702	-161.016	686	Gli altri flussi della gestione operativa sono sostanzialmente equivalenti a quelli del PEF Giugno 2018
Contributi in c/impianti	0	18.521	18.521	I contributi in conto impianti sono stati aggiornati all'ultimo valore disponibile

Note:

Calcolo effettuato sulla base delle tabelle DICOTER del PEF presentato al MIT a Giugno 2018 e del PEF aggiornato per il calcolo del TIR ad Ottobre 2020.

## II.B. Il calcolo del TIR

Il calcolo del TIR è stato effettuato sul PEF di ASPI predisposto in termini reali, in linea con quanto previsto dalla normativa vigente della Convenzione Unica. I flussi sono calcolati in base a quanto previsto al paragrafo 17.2 della Delibera ART n° 71/2019, di cui allo schema riportato in Tabella . Il TIR è pari a 12,97% in termini reali e a 13,87% in termini nominali. Il TIR nominale è calcolato sulla base del TIR reale e del tasso di inflazione dello 0,80%, applicando la formula di Fisher. Il TIR nominale rimane fisso per la durata della concessione. La Tabella 7 riporta il calcolo del TIR di ASPI.

Il nuovo sistema tariffario di cui alla Delibera ART consente di scegliere tra la remunerazione in termini nominali del CIN contabile e la remunerazione in termini reali del CIN rivalutato. ASPI ha optato per la predisposizione del PEF sulla base dei valori contabili degli asset, applicando pertanto la remunerazione nominale.

Tabella 7: Calcolo del TIR di ASPi

DETERMINAZIONE DEL TIR	Riferimento PEF	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	- (3.8) e/o (3.12) (tempo 0) - Fondo impegni da convenzione (4.6)	-13.740.104																			
- Flusso di liquidità della gestione operativa	(1.13)		472.334	1.358.363	716.570	396.201	408.910	761.264	1.038.310	1.410.250	1.662.484	1.879.810	2.027.363	2.408.989	2.620.865	2.869.513	2.968.749	3.077.859	3.245.368	3.317.112	3.542.693
Oneri e proventi finanziari	0,00%		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Oneri finanziari su prestiti consolidati con garanzia dello Stato	(2.30)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Oneri finanziari su prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(2.31)		338.866	369.331	387.593	430.072	459.632	456.562	469.687	458.577	475.844	449.101	425.360	386.124	388.244	325.518	277.172	254.294	182.635	152.222	39.084
- Oneri rimodulazione F.C.G	(2.32)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi di nuovi finanziamenti a medio e lungo termine	(2.33)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Proventi (oneri) finanziari netti a breve termine	(2.34)		9.246	12.695	11.804	10.758	10.220	9.733	8.784	7.300	4.327	5.353	4.473	9.948	8.913	7.935	6.900	5.750	4.485	3.220	1.783
- Proventi (oneri) finanziari netti da immobilizzazioni finanziarie	(2.35)		20.715	121.515	16.787	17.123	20.456	21.415	24.497	25.070	25.381	25.743	26.108	26.631	31.615	33.688	38.440	38.536	38.559	36.157	111.484
- Altri proventi (oneri) finanziari netti	(2.36)		19.516	-5.703	54.767	-18.633	-12.029	-11.936	-6.698	-6.177	-8.763	-7.177	-4.226	-1.295	1.314	2.340	4.254	6.835	5.357	9.184	68.704
Imposte sul reddito di esercizio	(2.41)		446.825	429.926	448.034	419.885	431.172	460.848	492.106	518.754	544.324	585.478	593.205	666.919	701.178	739.660	768.662	792.950	533.128	282.426	36.491
Flussi di liquidità da attività accessorie	0,00%		-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718
Flusso di liquidità da attività non pertinenti	(2.3) e (2.4) al netto della relativa quota costi da (2.6) a (2.17)		-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921
Flussi di liquidità da variazione capitale circolante netto operativo	(1.5)		721.760	-318.289	-209.745	-253.611	-7.527	-812	33.884	7.272	11.103	-64.044	-35.152	-9.096	68.578	-59.941	-37.771	-35.185	271.316	552.252	899.025
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	- (3.8) e/o (3.12) (ultimo anno) - Fondo impegni da convenzione (4.6)																				0
<b>TOTALE FLUSSI DA ATTUALIZZARE</b>		-13.740.104	1.726.669	1.507.184	1.055.455	779.659	1.069.900	1.455.011	1.803.764	2.165.021	2.469.171	2.622.786	2.780.781	3.214.013	3.533.383	3.627.148	3.723.579	3.835.158	3.980.406	4.051.811	4.131.682

<b>TIR Reale</b>	<b>12,97%</b>
VAN	0,00

<b>TIR Nominale</b>	Equazione di Fisher con inflazione pari a
<b>13,87%</b>	0,80%

Immobilizzazioni immateriali nette	14.007.651
Fondo Impegni da Convenzione	-2.760.728
Delta CIN regolatorio	3.772.758
Investimenti con benefici non riconosciuti dal concedente (IV Atto Aggiuntivo 2002)	-423.982
Investimenti senza benefici non riconosciuti dal concedente (Piano 1997)	-1.509.541
Poste figurative "X" e "K" da riconoscere a remunerazione	653.946
<b>CIN Complessivo al 31 dicembre 2019</b>	<b>13.740.104</b>

## III. Sviluppo delle componenti tariffarie del modello ART

Per il calcolo delle tariffe è stato considerato un incremento tariffario linearizzato dal 2021 fino al termine della concessione sulla base delle formule definite dal modello tariffario di ART. Le tariffe del 2020 sono pari alle tariffe attualmente applicate agli utenti e non includono incrementi rispetto alle tariffe applicate nel 2019. La società non applicherà l'incremento accertato dal MIT (1,19%) relativo all'anno 2020 e l'incremento dello 0,81%, per l'anno 2019, riconosciuto con il Decreto Interministeriale del 31 dicembre 2018 per l'anno 2019, del quale è stata sospesa l'applicazione fino ad oggi.

Il modello prevede di calcolare: (i) una componente tariffaria di gestione per il recupero dei costi operativi; (ii) una componente tariffaria di costruzione, finalizzata a compensare i costi del capitale, relativi a remunerazione ed ammortamento degli asset realizzati e dei nuovi investimenti; e (iii) una componente tariffaria per oneri integrativi relativa al recupero della perdita economica conseguente al diffondersi dell'epidemia da COVID-19 nel periodo marzo – giugno 2020.

In linea con quanto indicato dal modello ART, le componenti tariffarie sono calcolate sulla base dei volumi totali di traffico espressi in veicoli-chilometro, al netto del canone e del sovra-canone di concessione. È stato applicato un fattore di linearizzazione unico per la tariffa media unitaria, data dalla somma delle componenti di gestione e di costruzione, in linea con quanto consentito dal meccanismo di poste figurative previsto dal modello tariffario. Il fattore di linearizzazione è calcolato in modo tale che il valore attuale netto delle poste figurative, pari alla differenza in ogni anno tra i ricavi linearizzati e i ricavi derivanti dall'implementazione del modello ART senza linearizzazione, è pari a zero. Il valore attuale netto delle poste figurative è calcolato applicando un tasso medio rappresentativo di entrambi i tassi applicati nel modello ART (TIR del sistema previgente e WACC del modello ART): il tasso utilizzato è un tasso di remunerazione pre-tax scaturente dalla media ponderata dei tassi di remunerazione del TIR e del WACC, ponderata sulla base del volume dei CIN, delle opere realizzate/in corso di realizzazione e delle opere da realizzare, soggetti a remunerazione.

### III.A. Tariffa di gestione

La componente tariffaria di gestione remunera i costi operativi e i costi del capitale, relativi ad ammortamento e remunerazione, degli asset non reversibili. I costi operativi includono i costi del personale, gli altri costi operativi (costi per materie e servizi), e i costi relativi alla manutenzione ordinaria, individuata sulla base della media degli ultimi 5 anni degli utilizzi del fondo di

accantonamento destinato alla manutenzione ciclica.<sup>4</sup> ART consente inoltre di riconoscere nella componente tariffaria di gestione i costi operativi incrementali legati all'entrata in funzione di nuovi investimenti, o a sopravvenienze normative e regolamentari.<sup>5</sup>

La tariffa di gestione è stimata all'Anno Ponte sulla base dei costi effettivi consuntivati dal concessionario nell'Anno Base indicizzati per il tasso di inflazione programmata del governo italiano pubblicato nell'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio, e dei volumi di traffico medi previsti per il quinquennio regolatorio.<sup>6</sup> ART richiede di ridurre i costi operativi ammissibili all'Anno Base del valore dell'extraprofitto generato dalle attività accessorie.<sup>7</sup> Tale extraprofitto è calcolato come differenza fra i ricavi delle attività accessorie, netti dei relativi costi operativi e di un margine di profitto ragionevole riconosciuto da ART, pari al tasso di remunerazione WACC individuato dalla delibera (7,09% nominale pre-tax).

Il modello ART indica che la tariffa di gestione evolve nel corso del periodo regolatorio sulla base di una formula di *price-cap*, determinata sulla base dell'inflazione programmata stimata dal governo italiano e di un coefficiente di recupero della produttività  $X_t$  stabilito da ART per ciascun concessionario all'inizio del periodo regolatorio. Il parametro di produttività determinato da ART per ASPI nella delibera n° 71/2019, per il periodo 2020-2024 è pari a 2,22% all'anno; quello applicato per la definizione tariffaria del presente piano, è invece pari a 1,12% all'anno per il periodo 2020-2029, e consente di raggiungere l'obiettivo complessivo di recupero di produttività, individuato da ART pari a 10,62%, nel corso dei due periodi regolatori 2020-2024 e 2025-2029.

---

<sup>4</sup> Secondo l'Articolo 10 della Delibera ART n° 71/2019 sono considerati ammissibili, per il calcolo della componente tariffaria di gestione, le seguenti voci di costo: (i) i costi iscrivibili alle voci 6, 7, 8, 9, 11 e 14 del bilancio di esercizio (con esclusione degli oneri di cui al punto 8.1) di cui all'articolo 2425 del codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS; (ii) gli utilizzi di fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, sulla base dell'importo medio degli stessi, registrato nei cinque anni precedenti l'Anno Ponte. Non sono ammissibili ai fini del calcolo tariffario: (i) gli oneri finanziari; (ii) gli oneri fiscali, ad esclusione dell'IRAP sul costo del lavoro e dei tributi locali; (iii) accantonamenti di qualsiasi natura; (iv) rettifiche di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali; (v) oneri straordinari, ovvero oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili alla gestione ordinaria; (vi) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni.

<sup>5</sup> Articolo 18.2 Delibera ART n° 71/2019.

<sup>6</sup> L'Anno Ponte corrisponde all'anno precedente l'avvio del periodo regolatorio. L'Anno Base corrisponde all'anno precedente all'Anno Ponte.

<sup>7</sup> Sono definite Attività accessorie tutte le seguenti attività: attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali relative alle tratte oggetto di concessione, non correlate alla circolazione dei veicoli, ivi compresi (i) servizi di distribuzione carbolubrificanti ed attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio, (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici ed informativi (Delibera ART n° 71/2019, Articolo 3).

### III.A.1. Extra-profitto delle attività accessorie

Come indicato nella sezione I.F.2, la Delibera ART richiede di ridurre i costi operativi ammissibili all'Anno Base del valore dell'extraprofitto generato dalle attività accessorie. Tale extra-profitto è pari a € 145,6 milioni.

### III.A.2. Coefficiente di produttività

Come indicato nella sezione I.F.1, il nuovo modello tariffario prevede l'implementazione di un fattore esogeno di produttività "X", che ART ha stabilito per ASPI essere pari a 10,62% su cinque anni (periodo 2020-2024), equivalente a un parametro di produttività annuale pari a 2,22%.

La Società ha effettuato una approfondita analisi dei singoli costi di gestione e ha individuato le massime azioni di efficientamento perseguibili. Gli approfondimenti effettuati hanno evidenziato che sussistono le condizioni di manifesta, oggettiva e documentata evidenza di vincoli alle azioni di efficientamento che non consentono di ridurre i costi di gestione per un ammontare complessivo del 10,62% nel quinquennio (2,22% all'anno).

A tale fine è stato previsto il raggiungimento del parametro di produttività indicato dall'ART, pari al 10,62%, in due quinquenni regolatori (2020-2029) con un efficientamento annuo pari a 1,12%.

### III.B. Tariffa di costruzione

La Delibera ART n° 71/2019 prevede il recupero dei costi del capitale (ammortamento e remunerazione) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio attraverso una componente tariffaria specifica, denominata componente tariffaria di costruzione. La componente tariffaria di costruzione è calcolata ex-ante, all'inizio del periodo regolatorio, come rapporto tra costi del capitale ammessi e i volumi di traffico previsti per ogni anno della concessione. I costi ammessi includono l'ammortamento e la remunerazione degli asset reversibili, come quantificati al primo gennaio di ciascun esercizio.

La remunerazione sugli asset reversibili è differenziata sulla base della distinzione tra "opere realizzate e in corso di realizzazione" ed "opere da realizzare":

- Gli asset esistenti e gli investimenti già affidati alla data di pubblicazione della Delibera ART n° 71/2019 (cd. "opere realizzate o in corso di realizzazione") sono remunerati al TIR del sistema previgente, calcolato in accordo a quanto riportato nella sezione II.
- I nuovi investimenti, per i quali non era intervenuta la stipula del contratto di affidamento alla data di pubblicazione della Delibera ART n° 71/2019 (cd. "opere da realizzare"), sono remunerati al WACC calcolato dall'Autorità su dati di mercato e di settore aggiornati a giugno 2019, pari a 7,09% nominale pre-tax.

### III.B.1. Remunerazione degli investimenti

Il CIN al 31 dicembre 2019 è pari a € 13,64 miliardi è stato individuato sulla base di quanto riportato nella sezione I.E.

Il piano di investimenti remunerati attraverso la componente tariffaria di costruzione, prevede complessivamente circa € 13,6 miliardi di investimenti da riconoscere nel periodo 2020-2038, così come descritti nella Sezione delle Relazioni al paragrafo 4. e nella relazione specifica. Gli stessi sono composti nel dettaglio da:

- Investimenti da realizzare/in corso di realizzazione 2020-2038	€ 14,1 miliardi
- Investimenti realizzati, da riconoscere nel periodo 2020-2038	€ 0,06 miliardi
- Costi del personale capitalizzati 2020-2038, da riconoscere	€ 0,30 miliardi
- Investimenti 2020-2023 non remunerati (accordi negoziali)	€ -2,1 miliardi

Gli investimenti remunerati nella tariffa di costruzione rappresentano quindi la previsione aggiornata ad oggi del piano totale di investimenti che realizzerà ASPI fino al 2038. Si evidenzia che per quanto riguarda la Gronda di Genova, ASPI ha previsto, la remunerazione al WACC, nonostante si tratti di intervento già avviato e quindi soggetto, in conformità alla Delibera ART n° 71/2019, al tasso di remunerazione dell'investimento determinato su base TIR, peraltro investimento che, come in precedenza commentato, ha concorso alla determinazione del TIR stesso.

Inoltre, come anticipato nel paragrafo "I.F.3 Manutenzioni Incrementali", le manutenzioni straordinarie, pari a € 1,2 miliardi, sono considerate, ai fini tariffari, tra gli investimenti da realizzare.

#### *III.B.1.a. Investimenti in corso di realizzazione*

Gli investimenti in corso di realizzazione, remunerati al TIR del meccanismo di salvaguardia, si riferiscono a opere per le quali la stipula del contratto di affidamento lavori o, se antecedente, la consegna degli stessi, è intervenuta in data anteriore rispetto alla pubblicazione della Delibera ART (giugno 2019). È possibile quantificare in circa € 1,1 miliardi la stima futura (2020-2038) degli investimenti relativi a tale tipologia di opere.

#### *III.B.1.b. Investimenti da realizzare*

Gli investimenti da realizzare, remunerati al WACC stabilito da ART, si riferiscono invece a opere per le quali la stipula del contratto di affidamento lavori, o la consegna degli stessi, è intervenuta in data posteriore rispetto alla pubblicazione della Delibera ART (giugno 2019) oppure non è ancora avvenuta. Sono quantificati in circa € 13,0 miliardi la stima futura (2020-2038) degli investimenti relativi a tale tipologia di opere, tra cui risulta anche la Gronda di Genova per un importo pari a € 4,1 miliardi, che ASPI ha condiviso con il Concedente di collocare tra le opere ancora da affidare.



## III.B.2. Ammortamento del CIN e dei nuovi investimenti

La quota di ammortamento annua riconosciuta nella tariffa di costruzione è calcolata applicando metodologie di ammortamento sottoriportate sulla base della diversa tipologia di asset:

- Il valore al 31 dicembre 2019 delle immobilizzazioni reversibili nette, pari a circa € 9,67 miliardi, escludendo l'avviamento e il saldo di poste figurative, è ammortizzato a quote costanti dal 2020 al 2038. La quota di ammortamento annua è di circa € 0,51 miliardi.
- I nuovi investimenti, in corso di realizzazione e da realizzare, sono ammortizzati con il metodo finanziario a quote costanti, sulla base dell'investimento realizzato al 1° gennaio e degli anni residui di durata della concessione.
- Il saldo delle poste figurative derivante dal sistema tariffario previgente, pari a circa € 0,65 miliardi a dicembre 2019, è ammortizzato con il metodo finanziario a quote costanti, sulla base degli anni residui di durata della concessione.
- L'avviamento al 31 dicembre 2019, pari a circa € 3,32 miliardi, è ammortizzato a quote costanti dal 2020 al 2038. La quota di ammortamento annua è di circa € 175 milioni. Relativamente a tale metodologia di ammortamento si rileva che la Concessionaria, in sede di bilancio, redatto secondo i principi contabili internazionali, procede ad una verifica della recuperabilità del valore contabile dell'avviamento, secondo quanto disposto dallo IAS 36, per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione da rilevare a conto economico. In considerazione che la Società non ritiene rappresentativo del CIN Regolatorio le immobilizzazioni iscritte in bilancio, coerentemente ritiene di applicare all'Avviamento un "ammortamento regolatorio" determinato in quote costanti fino alla scadenza della Concessione.

## III.B.3. Calcolo delle poste figurative

L'articolo 26 della Delibera ART prevede la possibilità per il concessionario di includere ogni anno nei costi ammessi della tariffa di costruzione, poste figurative finalizzate ad anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi e assicurare così gradualità nell'evoluzione della tariffa "anche al fine di evitare squilibri di sistema, ivi compreso il mancato coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti".

Il meccanismo della Delibera prevede dunque che la "tariffa effettiva", pari alla somma delle componenti di gestione e di costruzione, sia di fatto sostituita da una "tariffa applicata" che varia annualmente in maniera costante fino alla scadenza della concessione, determinando una variazione tariffaria linearizzata. La differenza tra la tariffa "effettiva" e la "tariffa applicata" viene gestita mediante l'utilizzo delle poste figurative.

Tali poste figurative - indipendentemente dal fatto che siano generate dal Capitale Investito remunerato al TIR o dai nuovi investimenti remunerati al WACC - in base a quanto riportato nella Delibera ART dovrebbero essere remunerate entrambe al WACC regolatorio.

A tal proposito, si rileva che il meccanismo di salvaguardia definito da ART prevede che solo gli investimenti non ancora contrattualmente affidati siano remunerati al WACC regolatorio, mentre le opere già realizzate e in corso di realizzazione siano remunerate al TIR derivante dall'aggiornamento del sistema tariffario previgente. Al fine di garantire l'effettiva remunerazione riconosciuta al concessionario dal modello tariffario ART, e la neutralità economico finanziaria per il concessionario, il saldo delle poste figurative deve dunque essere capitalizzato ad un tasso medio di rendimento rappresentativo della remunerazione riconosciuta sulle opere realizzate (TIR) e da realizzare (WACC), e non solamente al WACC.

A tal proposito, si evidenzia che ART nella recente Delibera n° 29/2020 per TEEM ha riscontrato la necessità di capitalizzare le poste figurative al tasso medio ponderato delle due remunerazioni previste, al fine di garantire la salvaguardia delle obbligazioni già sorte sotto il regime della pregressa regolazione. La Delibera indica dunque che le poste figurative sono remunerate al tasso scaturente dalla media dei tassi di remunerazione pre-tax, pari rispettivamente al TIR sulle opere realizzate o in corso di realizzazione e al WACC sulle opere da realizzare, ponderata sulla base del volume degli investimenti.

### *III.B.3.a. Metodologia di determinazione del tasso medio di remunerazione delle poste figurative*

Alla luce di quanto sopra riportato, ai fini della determinazione del tasso medio di rendimento da applicare alle poste figurative è stata applicata una metodologia di calcolo del tasso di remunerazione medio in linea con quanto riportato nella suddetta Delibera n° 29/2020 del 12 febbraio 2020, cioè la determinazione di un tasso di remunerazione pre-tax scaturente dalla media dei tassi di remunerazione del TIR e del WACC, ponderata sulla base del volume dei CIN, delle opere realizzate/in corso di realizzazione e delle opere da realizzare, soggetti a remunerazione.

Al fine di garantire il rispetto della metodologia utilizzata per la determinazione del tasso per il periodo 2020-2038, utilizzata per riconoscimento al concessionario dell'effettivo livello di remunerazione consentito dal modello tariffario, il tasso medio ponderato di remunerazione delle poste figurative deve essere aggiornato periodicamente all'inizio di ogni periodo regolatorio per tenere conto: (i) dell'aggiornamento del parametro WACC, calcolato da ART sui dati più recenti di mercato; (ii) del CIN Regolatorio e della relativa remunerazione, per il periodo 2020-2038, rilevati sui dati aggiornati della società nei singoli anni dei trascorsi periodi regolatori e dei residui anni di piano.

### III.B.4. Oneri integrativi relativi al recupero del COVID-19

Nel corso delle interlocuzioni con i rappresentanti delle Istituzioni è stato previsto di inserire il recupero delle perdite nette causate dalla pandemia da COVID-19, nell'ambito dell'incremento tariffario medio dell'1,61% relativo al periodo 2021 – 2038, limitatamente al periodo di lock down marzo – giugno 2020. Il recupero delle perdite che si determineranno fino al termine dello stato di emergenza previsto il prossimo 31 dicembre 2021 (o anche oltre, se lo stesso fosse prorogato dalle competenti Autorità) al netto di quanto già previsto nel PEF, saranno invece regolate seguendo la citata procedura delineata nella nota protocollo 011119 del 15 luglio 2021 dell'ART.

In considerazione di quanto sopra, fermi tutti gli altri parametri concorrenti alla determinazione del PEF (Capitale investito netto, TIR, tariffa di gestione ecc.), il recupero della variazione tra ricavi e costi operativi consuntivati da ASPI per effetto del COVID-19 (per il ridotto periodo da marzo a giugno 2020) come dettagliato nell'Allegato "1" al presente documento, si attesta a complessivi € milioni 542, che vengono inseriti nel PFR quale "componente tariffaria per oneri integrativi", recuperabile dall'anno 2021. Detta componente per oneri integrativi viene determinata in base ai volumi di traffico come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

L'onere integrativo relativo al recupero delle perdite da COVID-19 si evince dai prospetti sotto riportati.

Periodo Marzo-Giugno 2020	Effetti COVID			Note su impatti	
	€/min	Totale da Conto Economico	di cui a carico della Società		Delta
Ricavi da pedaggio		-563	-493	70	Registrata nei mesi marzo-giugno una riduzione del traffico vs 2019 di -54% (-60% 2assi e -20% 3+assi) 70 €/min include minori costi per canoni di concessione per 12 €/min e integrazione chilometrica pari a 58 €/min
Altri ricavi e rimborsi		-56	-53	3	Royalty ADS: -56 €/min di cui OIL -20 €/min e F&B -31 €/min, altri corrispettivi ADS -5 €/min
<b>RICAVI OPERATIVI</b>		<b>-619</b>	<b>-546</b>	<b>73</b>	
Oneri Concessori		73	0	-73	73 €/min includono minore integrazione chilometrica pedaggi 58 €/min, minore canone concessione pedaggi 12 €/min e minori canoni di subconcessione AdS 3 €/min
Altri costi operativi		-4,8	-4,8	0	3 €/min costi per misure di sicurezza connesse all'emergenza COVID-19 (e.g. DPI, sanificazioni sedi,...). Stima impatto su base annuale ca. 9,0 €/min 2,0 €/min costi per misure di sicurezza dalle AdS (es. sanificazione)
Costo del lavoro netto		9	9	0	9,0 €/min minore costo del personale relativo all'attivazione della cassa integrazione che si riduce a ca. 6,0 €/min escludendo gli effetti dell'utilizzo ferie e banca ore.
<b>COSTI OPERATIVI NETTI</b>		<b>77</b>	<b>4</b>	<b>-73</b>	
<b>EBITDA</b>		<b>-542</b>	<b>-542</b>	<b>0</b>	

	Traffico "pagante" rete ASPI			Introiti da traffico netto canone integrativo		
	2019	2020	Delta	2019	2020	Delta
	Mld VKM	Mld VKM	Mld VKM	Mio €	Mio €	Mio €
Marzo	3,7	1,5	-2,3	239,1	112,3	-126,8
Aprile	4,0	0,8	-3,2	251,1	66,3	-184,8
Maggio	3,9	1,7	-2,2	248,0	123,7	-124,4
Giugno	4,3	3,3	-1,0	270,0	213,0	-57,0
<b>Totale</b>	<b>15,9</b>	<b>7,3</b>	<b>-8,6</b>	<b>1008,1</b>	<b>515,2</b>	<b>-493,0</b>

## IV. Tariffa e Piano Finanziario Regolatorio

La Tabella 8 riporta i principali risultati del modello ART con lo sviluppo della tariffa di gestione, di costruzione, per oneri integrativi e della tariffa linearizzata.

La Tabella 9 riporta il dettaglio delle variazioni tariffarie attese, derivanti dall'implementazione della Delibera 71/2019, nonché la tariffa unitaria media sia al lordo che al netto degli sconti tariffari applicati in forza dell'accordo negoziale con il Governo per la definizione della procedura di contestazione. A tal proposito evidenziamo che le tabelle di sintesi del PEF riportano l'effetto degli sconti tariffari, e degli altri elementi degli accordi, all'interno delle tabelle DICOTER.

Per quanto riguarda gli sconti, evidenziamo che i ricavi da pedaggio riportati all'interno della tabella di Conto Economico sono stati calcolati al netto degli sconti tariffari, i quali vengono risommati al totale dei ricavi complessivi, in una riga apposita del PEF, al fine di tenere conto degli effetti contabili dell'accantonamento già effettuato da ASPI per un importo pari a circa € 0,5 mld.

Tabella 8: Schema di piano finanziario regolatorio

Table with multiple columns for years (2018-2038) and rows for various financial metrics including traffic volumes, operational costs, investments, and tariffs. Includes sub-sections like 'COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE', 'COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE', and 'COMPONENTE PER ONERI INTEGRATIVI'.

Tabella 9: Calcolo della tariffa di gestione, di costruzione e della tariffa linearizzata

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>Tariffa unitaria media non linearizzata</b>																				
<i>di cui:</i>																				
Tariffa di Gestione (Tgt)		0,01429	0,01424	0,01420	0,01415	0,01411	0,01406	0,01402	0,01397	0,01393	0,01389	0,01400	0,01416	0,01427	0,01439	0,01450	0,01462	0,01476	0,01488	0,01501
Tariffa di Costruzione (Tkt)		0,05229	0,05120	0,05170	0,05210	0,05452	0,05741	0,05924	0,06032	0,06051	0,05992	0,05911	0,05827	0,05669	0,05412	0,05137	0,04875	0,04617	0,04337	0,04066
Subtotale (Tt)		0,06658	0,06544	0,06590	0,06625	0,06863	0,07148	0,07325	0,07429	0,07444	0,07381	0,07311	0,07243	0,07097	0,06851	0,06587	0,06336	0,06094	0,05825	0,05566
Tariffa per Oneri Integrativi (Toi)		0,00000	0,01118	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000
<b>Totale componenti tariffarie</b>		<b>0,06658</b>	<b>0,07662</b>	<b>0,06590</b>	<b>0,06625</b>	<b>0,06863</b>	<b>0,07148</b>	<b>0,07325</b>	<b>0,07429</b>	<b>0,07444</b>	<b>0,07381</b>	<b>0,07311</b>	<b>0,07243</b>	<b>0,07097</b>	<b>0,06851</b>	<b>0,06587</b>	<b>0,06336</b>	<b>0,06094</b>	<b>0,05825</b>	<b>0,05566</b>
Variazione annua		6,14%	15,08%	-13,99%	0,54%	3,58%	4,15%	2,49%	1,42%	0,19%	-0,85%	-0,94%	-0,93%	-2,02%	-3,47%	-3,84%	-3,81%	-3,83%	-4,41%	-4,44%
<b>Altre componenti tariffarie: Canoni di concessione (2,4%)</b>																				
Tariffa unitaria media complessiva		0,06822	0,07851	0,06752	0,06788	0,07032	0,07324	0,07506	0,07612	0,07627	0,07562	0,07491	0,07421	0,07271	0,07019	0,06749	0,06492	0,06243	0,05968	0,05703
Variazione annua		6,14%	15,08%	-13,99%	0,54%	3,58%	4,15%	2,49%	1,42%	0,19%	-0,85%	-0,94%	-0,93%	-2,02%	-3,47%	-3,84%	-3,81%	-3,83%	-4,41%	-4,44%
<b>Tariffa unitaria media linearizzata</b>																				
<i>di cui:</i>																				
Tgt	0,01429	0,01429	0,01424	0,01420	0,01415	0,01411	0,01406	0,01402	0,01397	0,01393	0,01389	0,01400	0,01416	0,01427	0,01439	0,01450	0,01462	0,01476	0,01488	0,01501
Tkt	0,04844	0,04844	0,03831	0,05056	0,05165	0,05276	0,05388	0,05502	0,05617	0,05735	0,05854	0,05959	0,06062	0,06171	0,06282	0,06395	0,06510	0,06623	0,06742	0,06862
Tt	0,06273	0,06273	0,05256	0,06476	0,06581	0,06687	0,06794	0,06904	0,07015	0,07128	0,07243	0,07359	0,07478	0,07598	0,07721	0,07845	0,07971	0,08100	0,08230	0,08363
Toi	0,00000	0,00000	0,01118	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000
<b>Totale componenti tariffarie</b>	<b>0,06273</b>	<b>0,06273</b>	<b>0,06374</b>	<b>0,06476</b>	<b>0,06581</b>	<b>0,06687</b>	<b>0,06794</b>	<b>0,06904</b>	<b>0,07015</b>	<b>0,07128</b>	<b>0,07243</b>	<b>0,07359</b>	<b>0,07478</b>	<b>0,07598</b>	<b>0,07721</b>	<b>0,07845</b>	<b>0,07971</b>	<b>0,08100</b>	<b>0,08230</b>	<b>0,08363</b>
<b>Ipotesi di dinamica tariffaria</b>																				
Ipotesi di dinamica tariffaria	0,00%	0,00%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%
<b>Altre componenti tariffarie: Canoni di concessione (2,4%)</b>																				
Tariffa unitaria media complessiva	0,06427	0,06427	0,06530	0,06635	0,06742	0,06851	0,06961	0,07073	0,07187	0,07303	0,07421	0,07540	0,07662	0,07785	0,07910	0,08038	0,08167	0,08299	0,08433	0,08568
Variazione annua	0,00%	0,00%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%
<b>Tariffa unitaria media linearizzata - ripartizione leggeri pesanti</b>																				
<i>di cui:</i>																				
Tgt	0,01429	0,01429	0,01424	0,01420	0,01415	0,01411	0,01406	0,01402	0,01397	0,01393	0,01389	0,01400	0,01416	0,01427	0,01439	0,01450	0,01462	0,01476	0,01488	0,01501
di cui Tgt leggeri	0,01246	0,01246	0,01507	0,01238	0,01235	0,01231	0,01227	0,01223	0,01219	0,01215	0,01211	0,01221	0,01235	0,01245	0,01255	0,01265	0,01275	0,01288	0,01298	0,01309
di cui Tgt pesanti	0,02184	0,02184	0,02641	0,02171	0,02164	0,02157	0,02150	0,02143	0,02137	0,02130	0,02123	0,02140	0,02165	0,02182	0,02199	0,02217	0,02235	0,02257	0,02276	0,02294
Tkt	0,04844	0,04844	0,03831	0,05056	0,05165	0,05276	0,05388	0,05502	0,05617	0,05735	0,05854	0,05959	0,06062	0,06171	0,06282	0,06395	0,06510	0,06623	0,06742	0,06862
di cui Tkt leggeri	0,04225	0,04225	0,04053	0,04411	0,04506	0,04602	0,04700	0,04799	0,04900	0,05002	0,05106	0,05198	0,05288	0,05383	0,05480	0,05578	0,05678	0,05778	0,05881	0,05986
di cui Tkt pesanti	0,07405	0,07405	0,07103	0,07731	0,07897	0,08066	0,08237	0,08411	0,08588	0,08768	0,08950	0,09111	0,09268	0,09435	0,09604	0,09777	0,09952	0,10126	0,10307	0,10491
Tt	0,06273	0,06273	0,05256	0,06476	0,06581	0,06687	0,06794	0,06904	0,07015	0,07128	0,07243	0,07359	0,07478	0,07598	0,07721	0,07845	0,07971	0,08100	0,08230	0,08363
di cui Tt leggeri	0,05471	0,05471	0,05560	0,05649	0,05740	0,05833	0,05927	0,06022	0,06119	0,06218	0,06318	0,06419	0,06523	0,06628	0,06735	0,06843	0,06953	0,07065	0,07179	0,07295
di cui Tt pesanti	0,09590	0,09590	0,09744	0,09901	0,10061	0,10223	0,10387	0,10555	0,10725	0,10897	0,11073	0,11251	0,11433	0,11617	0,11804	0,11994	0,12187	0,12383	0,12583	0,12785
Toi	0,00000	0,00000	0,01118	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000
<b>Totale componenti tariffarie</b>	<b>0,06273</b>	<b>0,06273</b>	<b>0,06374</b>	<b>0,06476</b>	<b>0,06581</b>	<b>0,06687</b>	<b>0,06794</b>	<b>0,06904</b>	<b>0,07015</b>	<b>0,07128</b>	<b>0,07243</b>	<b>0,07359</b>	<b>0,07478</b>	<b>0,07598</b>	<b>0,07721</b>	<b>0,07845</b>	<b>0,07971</b>	<b>0,08100</b>	<b>0,08230</b>	<b>0,08363</b>
<b>Ipotesi di dinamica tariffaria</b>																				
Ipotesi di dinamica tariffaria	0,00%	0,00%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%
<b>Altre componenti tariffarie: Canoni di concessione (2,4%)</b>																				
Tariffa unitaria media complessiva	0,06427	0,06427	0,06530	0,06635	0,06742	0,06851	0,06961	0,07073	0,07187	0,07303	0,07421	0,07540	0,07662	0,07785	0,07910	0,08038	0,08167	0,08299	0,08433	0,08568
Variazione annua	0,00%	0,00%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%
<b>Impatto sulla tariffa linearizzata degli sconti applicati in forza dell'accordo Governativo</b>																				
Tariffa unitaria media complessiva	0,06427	0,06427	0,06530	0,06635	0,06742	0,06851	0,06961	0,07073	0,07187	0,07303	0,07421	0,07540	0,07662	0,07785	0,07910	0,08038	0,08167	0,08299	0,08433	0,08568
Variazione annua PFR	0,00%	0,00%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%
Sconto applicato				-1,61%	-1,35%	-1,10%	-0,85%	-0,60%	-0,35%	-0,07%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Tariffa media complessiva scontata all'utenza	0,06427	0,06427	0,06530	0,06528	0,06651	0,06775	0,06902	0,07031	0,07162	0,07298	0,07421	0,07540	0,07662	0,07785	0,07910	0,08038	0,08167	0,08299	0,08433	0,08568
Variazione annua				1,58%	1,88%	1,87%	1,87%	1,87%	1,87%	1,89%	1,69%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%

## V. Importo a intero carico della Concessionaria

Di seguito vengono dettagliati, per anno e per tipologia, gli importi degli accordi a carico della concessionaria, concordati con il Governo e le Autorità locali liguri, riepilogati nell'Accordo sottoscritto il 14 ottobre 2021 a definizione consensuale del procedimento di presunto grave inadempimento.

In dettaglio l'importo di € 3.400 milioni (sconti ed esenzioni tariffarie, investimenti non remunerati e altre iniziative pertinenti al territorio ligure), suddiviso nelle seguenti categorie:

- a) € 509 milioni sono relativi a riduzioni tariffarie e altre iniziative previste al fine di favorire l'utenza. Più dettagliatamente:
  - 1) € 241 milioni sono relativi agli sconti tariffari destinati alla generalità degli utenti durante l'intero anno;
  - 2) € 18 milioni sono relativi all'esenzione totale del pedaggio sulla A10 per l'area urbana della città di Genova per l'anno 2021
  - 3) € 250 milioni si riferiscono a sconti tariffari agli utenti a ristoro dei disagi conseguenti agli interventi effettuati sulla rete. Il periodo è stato individuato dal 2020 al 2025, poichè caratterizzato dal forte impulso delle attività di manutenzione e investimenti legati al miglioramento della qualità dell'infrastruttura autostradale.
  
- b) € 2.130 milioni sono relativi a investimenti non remunerati in tariffa.  
Come evidenziato nei paragrafi precedenti e dettagliato nella scheda sotto stante infatti, nell'ambito dell'impegno d'investimento di complessivi € 14.146 milioni, non verranno remunerati ad ASPI € 2.130 milioni. Tali investimenti, fino alla concorrenza del sopra menzionato importo stabilito, sono relativi:
  - 1) alla totalità degli investimenti riconoscibili ai fini tariffari, eseguiti nel 2020;
  - 2) ad ulteriori interventi riguardanti il nodo di San Benigno, più specificatamente riguardanti la realizzazione: (i) dello svincolo di Pegli, (ii) di un autoparco mezzi pesanti e (iii) dell'allargamento della rampa dello svincolo "aeroporto";
  - 3) a tutti gli interventi, a partire dal 2021, riferibili alla Gronda di Genova, agli investimenti ex Art. 15 e agli ammodernamenti, che sarebbero ammissibili a tariffa a concorrenza dell'importo di € 1.200 milioni;
  - 4) al tunnel sub-portuale di Genova e alla viabilità di Val Fontanabuona fino all'importo complessivo di € 930 milioni.
  
- c) € 583 milioni relativi ad oneri a carico della concessionaria connessi alla demolizione ed alla ricostruzione del Viadotto Polcevera.
  
- d) € 178 milioni sono relativi ad altre iniziative a favore dell'area genovese. Più dettagliatamente:
  - 1) € 75 milioni circa per iniziative a favore del porto di Genova;
  - 2) € 100 milioni per il contributo a progetti di mobilità, logistica e digitali;
  - 3) € 3 milioni per indennizzi ai residenti delle abitazioni sottostanti il viadotto "Bisagno".

In merito alla modalità di attuazione dello “sconto tariffario” di cui al precedente punto a.1), lo stesso viene applicato all’interno del PEF come segue:

- a) La tariffa di competenza della concessionaria (ante sovrapprezzo pedaggi e IVA), viene calcolata all’interno del PEF in base alla formula tariffaria definita dalla Delibera ART. La tariffa media annua complessiva viene adeguata annualmente in base agli incrementi tariffari previsti, calcolati sulla base delle modalità e dei principi definiti dal modello ART.
- b) A partire dal 1° gennaio 2021, data di applicazione del primo incremento tariffario calcolato con il modello tariffario ART, la tariffa media unitaria si incrementa annualmente dell’ 1,61%.
- c) Lo sconto tariffario generalizzato per tutta l’utenza si applica alla tariffa progressivamente riconosciuta dal 2021 al 2028, fino all’importo complessivo, netto del canone di concessione, pari a € 241 milioni, con le seguenti modalità:
  - 1) mancato riconoscimento degli incrementi tariffari per l’anno 2021 stimato in € 43 milioni;
  - 2) sconti sulla tariffa da applicare annualmente come segue: 1,61% nel 2022; 1,35% nel 2023; 1,10% nel 2024; 0,85% nel 2025; 0,60% nel 2026; 0,35% nel 2027; 0,07% nel 2028.

Alla fine del quinquennio regolatorio, nel 2024, il Concedente e il concessionario procederanno ad una verifica degli importi effettivamente consuntivati nel periodo, relativamente agli impegni previsti. In particolare, gli effetti degli sconti all’utenza verranno valutati sulla base dei volumi di traffico effettivamente consuntivati fino al 2023. In base al risultato, il Concedente potrà richiedere ad ASPI di rivedere gli importi previsti per gli anni successivi, per le varie tipologie di oneri, al fine di compensare entro due anni dall’avvio del nuovo periodo regolatorio le eventuali variazioni negative e/o positive rispetto ai dati previsionali del PEF consuntivate fino al 2023. Tale riprogrammazione non potrà determinare variazioni annuali superiori al +/- 10% rispetto agli importi sottoriportati restando fermo l’importo complessivo di € 3.400 milioni.

In considerazione inoltre che l’importo complessivo a carico della concessionaria non potrà essere superiore a € 3.400 milioni, eventuali extra-costi saranno gestiti nei termini degli accordi sottoscritti con il Governo e le Autorità locali liguri il 14 ottobre 2021.



SVILUPPO DEGLI EFFETTI DELL'IMPORTO DI 3,4 €/MLD A INTERO CARICO DELLA CONCESSIONARIA											
	al 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Totale 2020-2029
€/Milioni											
Sconto tariffario concesso			-1,61%	-1,35%	-1,10%	-0,85%	-0,60%	-0,35%	-0,07%	0,00%	
Tariffa effettiva			1,58%	1,88%	1,87%	1,87%	1,87%	1,87%	1,89%	1,69%	
<b>Effetto sconti tariffari alla generalità degli utenti</b>	0	1) 43	51	44	37	29	21	13	3	0	241
<b>Effetto esenzione area Genova</b>	0	18									18
<b>Effetto sconti per disagio lavori</b>	Liguria	30	30	30	30	30	30	0	0	0	180
	Altre Regioni	0	15	15	15	15	10	0	0	0	70
	<b>Totale</b>	30	45	45	45	45	40	0	0	0	250
<b>Subtotale sconti ed esenzioni</b>	30	106	96	89	82	69	21	13	3	0	509
<b>Indennizzi a residenti delle abitazioni sottostanti il viadotto "Bisagno"</b>	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
<b>Iniziative a favore del porto di Genova</b>	0	0	25	25	25	0	0	0	0	0	75
<b>Contributo alla realizzazione del Tunnel subportuale di Genova</b>	0	0	5	10	15	100	200	200	150	20	700
<b>Contributo alla realizzazione viabilità Val Fontanabuona (Ge)</b>	0	0	5	10	20	30	50	50	50	15	230
<b>Contributo per progetti di mobilità, di logistica e digitali nell'area Genovese</b>	0	0	2	9	30	27	22	10	0	0	100
<b>Effetto Investimenti non remunerati (2)</b>	295	244	510	151	0	0	0	0	0	0	1.200
<b>Oneri ricostruzione viadotto Polcevera (3)</b>	455	128	0	0	0	0	0	0	0	0	583
<b>Totale Importo a carico della Concessionaria</b>	780	481	643	294	172	226	293	273	203	35	3.400

(1) stima mancato riconoscimento incrementi tariffari per l'anno 2021 da Accordo con il Governo sottoscritto in data 14 ottobre 2021

(2) Autostrade per l'Italia si impegna a chiedere al Concedente di inserire nell'ambito dell'intervento di S. Benigno i seguenti ulteriori interventi, per un totale pari a € 100 milioni:

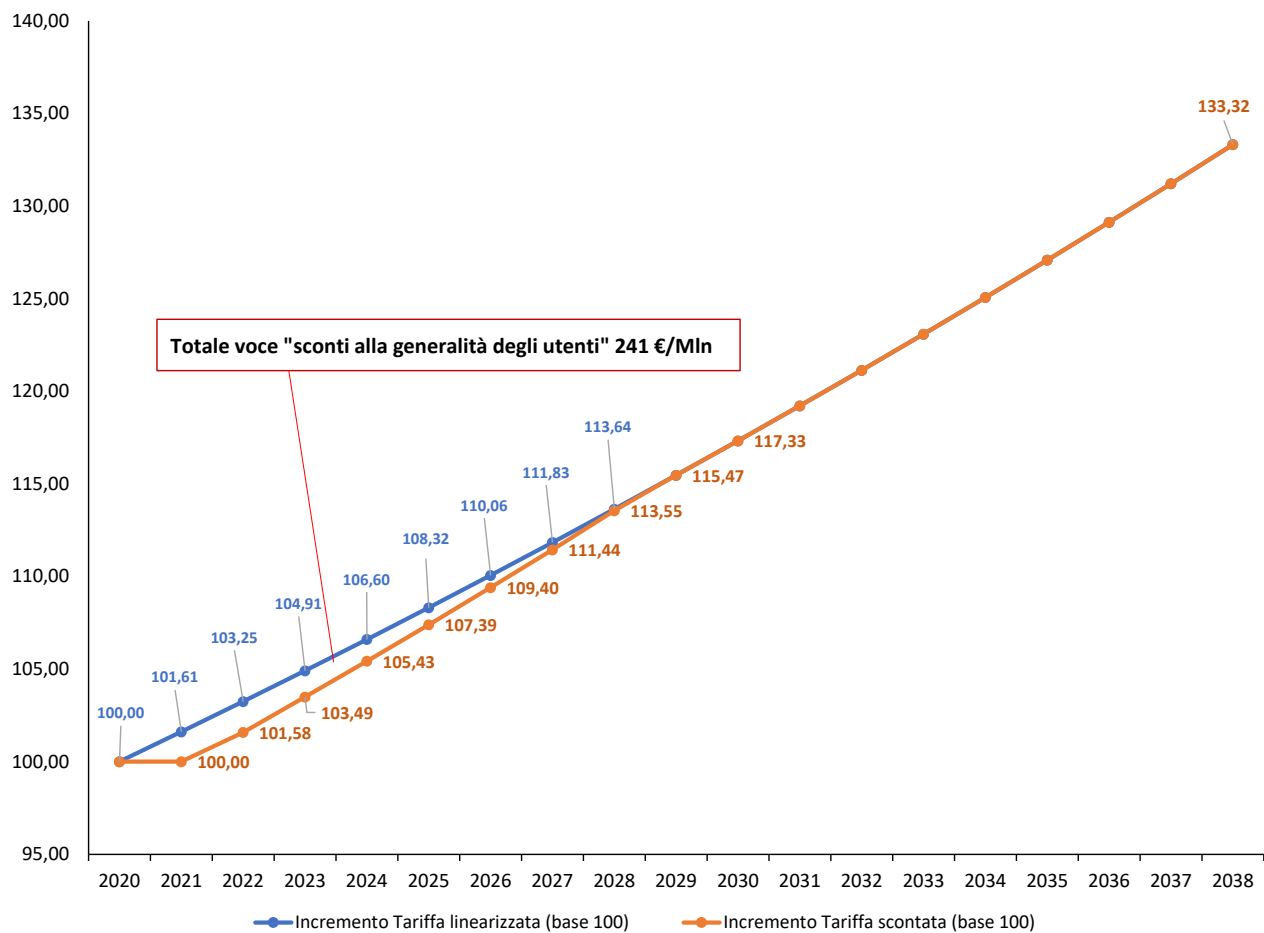
a) svincolo di Pegli b) autoparco mezzi pesanti c) allargamento rampa svincolo aeroporto

(3) L'importo comprende € 41 milioni di esenzioni tariffarie relative all'area genovese al 31 dicembre 2020 ed € 8 milioni di devoluzioni gratuite di immobili nel 2021

INVESTIMENTI NON REMUNERATI (Importi in € migliaia)		Al 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totale 2020-2033
Anas '97	In corso/ultimata			96.078	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96.078
	da affidare/avviare			5.307	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.307
	<b>Totale</b>			101.385	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	101.385
Altri investimenti (conv. '97)	In corso/ultimata			71.358	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71.358
	da affidare/avviare			31.603	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31.603
	<b>Totale</b>			102.961	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	102.961
IV AA 2002	In corso/ultimata			34.859	9.101	10.236	8.773	-	-	-	-	-	-	-	62.968
	da affidare/avviare			21.068	19.489	91.543	38.702	-	-	-	-	-	-	-	170.803
	<b>Totale</b>			55.927	28.589	101.780	47.475	-	-	-	-	-	-	-	233.771
K barriere	In corso/ultimata			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	da affidare/avviare			10.965	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.965
	<b>Totale</b>			10.965	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.965
K art. 15	In corso/ultimata			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	da affidare/avviare			-	118.683	250.871	64.534	-	-	-	-	-	-	-	434.088
	<b>Totale</b>			-	118.683	250.871	64.534	-	-	-	-	-	-	-	434.088
Ammodernamenti	In corso/ultimata			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	da affidare/avviare			-	96.578	157.210	39.343	-	-	-	-	-	-	-	293.130
	<b>Totale</b>			-	96.578	157.210	39.343	-	-	-	-	-	-	-	293.130
Interventi miglioramento viabilità Genova	In corso/ultimata			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	da affidare/avviare			-	-	7.500	17.500	31.250	106.250	220.000	250.000	212.500	76.250	8.750	930.000
	<b>Totale</b>			-	-	7.500	17.500	31.250	106.250	220.000	250.000	212.500	76.250	8.750	930.000
<b>TOTALE</b>	In corso/ultimata			202.295	9.101	10.236	8.773	-	-	-	-	-	-	-	230.404
	da affidare/avviare			68.943	234.749	507.125	160.079	31.250	106.250	220.000	250.000	212.500	76.250	8.750	1.875.896
	<b>Totale</b>			271.238	243.850	517.361	168.851	31.250	106.250	220.000	250.000	212.500	76.250	8.750	2.106.300
Personale capitalizzato			23.700											23.700	
Investimenti non riconosciuti			294.938	243.850	517.361	168.851	31.250	106.250	220.000	250.000	212.500	76.250	8.750		2.130.000
Investimenti non riconosciuti (progressivo)			294.938	538.788	1.056.149	1.225.000	1.256.250	1.362.500	1.582.500	1.832.500	2.045.000	2.121.250	2.130.000		

## Allegato E

Di seguito viene rappresentato il grafico dell'evoluzione tariffaria (base 100) risultante dall'applicazione delle variazioni tariffarie rilevate dal Piano Finanziario Regolatorio, confrontata con quella ottenuta con l'applicazione degli sconti tariffari.



# **PEF IN BASE ALLA DELIBERA ART 71/2019**

## **A) Relazioni**

# 1) Relazione al Piano Economico Finanziario

## PREMESSA

Con l'entrata in vigore della Delibera n° 71/2019, emessa dall'Autorità per la regolazione dei Trasporti (ART) in data 19 giugno 2019 e riguardante il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A., e in adempimento a quanto riportato all'articolo 13 comma 3 del Decreto Legge 30 dicembre 2019 n° 162 (cosiddetto «Milleproroghe»), convertito in data 29 febbraio 2020, si è reso necessario provvedere alla predisposizione di un Piano Economico Finanziario sviluppato secondo quanto indicato dalla predetta delibera.

Il Sistema tariffario previsto Delibera è basato sul “metodo del price cap”, con determinazione dell'indicatore di produttività “X” a cadenza quinquennale, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 22 dicembre 2011, n. 214, come ulteriormente modificato dall'articolo 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n° 130.

Il Piano Economico Finanziario recepisce gli effetti degli accordi sottoscritti con il Concedente e con le Autorità locali liguri il 14 ottobre 2021, a definizione della procedura di contestazione di grave inadempimento seguita al crollo del viadotto Morandi del 2018. Tali effetti sono stati inclusi, nelle more della definizione delle modalità di registrazione contabile che avverrà al termine delle attività di verifica con la società di revisione; per questo, tali modalità potrebbero differire rispetto quelle riportate nel presente documento.

Il Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia è stato quindi predisposto sulla base delle seguenti assunzioni e linee guida:

- esporre valori economici, patrimoniali e finanziari, determinati applicando i principi contabili internazionali (IFRS) attualmente in vigore, in conformità con quanto avviene per il bilancio d'esercizio della Società. La Società non predispone situazioni contabili economiche e patrimoniali in accordo a principi contabili diversi da quelli internazionali;
- presentare il Conto Finanziario, il Conto Economico, il Conto Investimenti, il Conto Finanziamenti e il Conto Fabbisogno e Copertura, secondo gli schemi definiti dal Decreto interministeriale n. 125 del 15 aprile 1997, integrati, ove ritenuto necessario, da specifiche voci aggiuntive e dettagli;
- esprimere i valori in conformità con quanto stabilito dalla delibera CIPE del 20 dicembre 1996 (punto 1.1), salvo quanto indicato relativamente all'espressione dei valori in moneta a potere d'acquisto dell'anno a cui si riferisce l'ultimo bilancio disponibile della concessionaria. Il Piano Economico Finanziario è infatti stato predisposto con inflazione (utilizzando per tutto il periodo concessorio quella programmata prevista dal Documento di Economia e Finanza del 2018) per meglio rappresentare i valori economici, patrimoniali e finanziari in coerenza con l'applicazione, per la determinazione tariffaria, della citata Delibera ART n° 71/2019;
- il Piano Economico Finanziario è stato predisposto per il periodo dal 2018 al 2038 (ultimo anno di concessione);
- il primo anno di piano (anno base) è costituito dall'esercizio 2018 che presenta i dati economici, patrimoniali e finanziari effettivamente consuntivati dalla Società, come risultanti dal bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 approvato dall'Assemblea degli Azionisti;

## Allegato E

- il 2019 è l'anno ponte determinato in base ai dati di consuntivo, come risultanti dal bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 approvato dall'Assemblea degli Azionisti;
- dal 2020 al 2038 i dati sono stati elaborati in base al budget/piano aziendale (escludendo gli effetti della pandemia da COVID-19);
- il primo periodo regolatorio, come stabilito dalla Delibera ART n° 71/2019 è: 2020 – 2024;
- alla Società viene riconosciuta una tariffa derivante dalla sommatoria di tre distinte componenti: di "gestione", di "costruzione" e per "oneri integrativi";
- relativamente agli investimenti, nel seguito si presentano gli stessi, riportando sia quelli effettivamente "realizzati", sia quelli previsti come "riconosciuti" dal Concedente; questi ultimi sono dettagliati ed esposti secondo il metodo di remunerazione a cui ha diritto la concessionaria in:
  - **realizzati o in corso di realizzazione:** si riferiscono ad opere assentite dal Concedente che, alla data di pubblicazione della Delibera n° 71/2019 sul sito web dell'Autorità, siano: (i) già realizzate, (ii) in corso di realizzazione, in quanto sia già intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori; tali opere sono remunerate, secondo quanto previsto dal meccanismo di salvaguardia previsto dalla citata Delibera, sulla base del tasso interno di rendimento delle attività autostradali (TIR), scaturente dall'applicazione del Sistema tariffario previgente, al lordo di oneri finanziari e imposte;
  - **da realizzare:** trattasi di opere assentite dal Concedente che, alla data di pubblicazione della Delibera n° 71/2019 sul sito web dell'Autorità, siano: (i) da realizzare, per le quali non sia ancora intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori, oppure (ii) oggetto di nuove pattuizioni convenzionali; tali opere sono remunerate al WACC determinato dall'ART e pari al 7,09%;
- gli impegni di investimento sono riflessi nel Piano Economico Finanziario sulla base dei valori effettivamente consuntivati, per quelli realizzati entro il 2019, e dei dati aggiornati sia con riferimento alla tempistica di realizzazione sia agli oneri complessivamente previsti, per quelli ancora da realizzare;
- gli impegni di manutenzione della rete sono dettagliati nella relazione illustrata nel seguito, riflettendo nel piano economico finanziario l'aggiornamento dei relativi oneri previsti da sostenere.

Sono di seguito descritti i criteri di elaborazione applicati alle principali voci del Conto Economico, del Conto Investimenti e del Conto Finanziamenti.

## **CONTO ECONOMICO**

### **RICAVI DA PEDAGGIO**

La dinamica dei ricavi da pedaggio è determinata dall'effetto combinato delle variazioni del traffico e della tariffa e comprende gli effetti determinati dagli sconti tariffari applicati agli utenti in conformità al contenuto dei predetti Accordi.

Per l'evoluzione del traffico si rimanda al successivo specifico capitolo (Dettaglio e note su previsioni di traffico).

La tariffa varia in base ai valori delle componenti tariffarie sopra descritte, opportunamente modulate secondo quanto previsto dalla Delibera ART n° 71/2019.

Si evidenzia inoltre che tale voce:

- accoglie la maggiorazione tariffaria corrispondente all'integrazione del canone di Concessione introdotta dalle Leggi nn. 102/2009 e 122/2010;
- è nettata di una quota stimata di svalutazione dei crediti da pedaggi dell'anno.

### **AGEVOLAZIONI TARIFFARIE (ACCORDI NEGOZIALI)**

Tale voce accoglie gli utilizzi dell'apposito fondo del passivo (a partire dal 2020) per l'applicazione degli sconti tariffari, riportati nella Sezione V, previsti dagli accordi sottoscritti con il Concedente e le Autorità locali liguri, e accantonati in apposito fondo del passivo nell'esercizio 2019.

### **PROVENTI NETTI DA SUBCONCESSIONI E ATTIVITÀ COLLATERALI**

I ricavi da subconcessioni in Aree di Servizio sono stimati in relazione alle conoscenze consolidate disponibili ad oggi e alle attuali scadenze dei contratti. Non è stato inserito nessun effetto relativo agli impatti della pandemia da COVID-19.

Più in dettaglio, è stata stimata a livello di singola Area di Servizio, l'evoluzione della domanda sia per l'oil che per il ristoro applicando ai volumi di erogato/venduto registrati a consuntivo delle stime di evoluzione basate su analisi ad hoc per l'oil e sull'evoluzione del traffico/inflazione per il ristoro.

Una volta determinata la curva di domanda, i ricavi da subconcessione sono stati calcolati applicando a tali valori le attuali aliquote contrattuali (per singola subconcessione), ed ipotizzando alla naturale scadenza aliquote di rinnovo determinate sulla base degli ultimi affidamenti.

### **ALTRI PROVENTI**

Gli altri proventi comprendono principalmente i rimborsi di oneri, tra cui principalmente quelli provenienti dalle assicurazioni per il risarcimento di danni, i fitti attivi e i ricavi originati dai "service" attivati all'interno del Gruppo. Questi, dal 2020, sono aderenti ai valori previsti nel Budget e Piano aziendale e comprendono, come precedentemente indicato, gli effetti dell'adeguamento annuale al tasso di inflazione programmato per tutto il periodo concessorio.

COSTI PERSONALE

La voce comprende il costo del personale elaborato tenendo conto delle risorse in essere ed è sviluppata mediante applicazione alla dinamica del costo medio unitario 2020 (~82 k€/FTE), con incremento annuale correlato al tasso di inflazione programmato. Il dato che si determina è quindi inferiore ai valori storici che includono la dinamica di costo relativa al rinnovo del contratto collettivo di lavoro (+2,4% CAGR).

A livello di forza media sono state valorizzate tutte le modalità di efficienza necessarie al raggiungimento del target di recupero produttività indicato da ART per ASPI per il quinquennio 2020-2029 (1,12% annuo per complessivi +10,62%), che determinano la ristrutturazione aziendale di alcuni comparti produttivi (esazione, manutenzione,...) e la riduzione della forza media già a partire dal 2021 così come dettagliato nella sezione relativa alla produttività della presente relazione.

COSTI MANUTENZIONE E RINNOVI

Sono considerati i costi di manutenzione riportati nella relativa relazione.

PRESTAZIONI DI SERVIZI E ACQUISTI DI MATERIE E BENI DI CONSUMO

Tali voci sono sviluppate prendendo come base i dati consuntivi. Questa voce è in linea ai valori previsti nel Budget e Piano aziendale ed è sviluppata applicando la dinamica inflattiva tenendo conto di partite *one-off* (legate principalmente ai piani di assessment e alle iniziative del piano strategico), e dei costi legati alle polizze assicurative e fee Telepass (applicata ipotesi di nuovo modello di gestione del telepedaggio) e delle efficienze sulla componente discrezionale necessarie al raggiungimento del target di produttività determinato da ART.

CANONI DI CONCESSIONE

La voce include il canone di Concessione sui pedaggi (determinato nella misura del 2,4% dei pedaggi di competenza della Società) e la citata integrazione del canone di Concessione introdotta dalle Leggi nn. 102/2009 e 122/2010. Sono inoltre inclusi i canoni sui proventi netti da subconcessione (pari al 5% dei proventi da subconcessione in Aree di Servizio già operative nel 2008 e pari al 20% dei proventi da subconcessione in Aree di Servizio operative successivamente al 2008).

ACCANTONAMENTO E UTILIZZO DEL FONDO RINNOVI

Gli accantonamenti del fondo sono stimati in funzione delle esigenze di spesa futura da parte della Società atta ad assicurare la funzionalità e la sicurezza dell'infrastruttura autostradale nel periodo di Concessione. Gli utilizzi del fondo sono effettuati in base alle manutenzioni consuntivate negli anni di riferimento.

ALTRI ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI

La voce accoglie prevalentemente l'accantonamento del 2019 (integrato nel 2020), degli importi a intero carico della concessionaria, derivanti dalla citata sottoscrizione degli accordi con il Concedente e con le Autorità locali liguri e la relativa previsione di utilizzo. Qualora presenti, sono inoltre evidenziati accantonamenti ad altri fondi rischi e oneri, effettuati principalmente nel 2020 a seguito della definizione dell'importo complessivo degli accordi, nonché svalutazioni dei crediti commerciali.

### AMMORTAMENTI

L'ammortamento tecnico dei beni non reversibili è effettuato in maniera sistematica e a quote costanti sulla base della relativa vita economico-tecnica stimata.

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali accoglie principalmente quello relativo ai diritti concessori, di seguito commentati, determinato in maniera costante lungo la durata della Concessione (31 dicembre 2038), nonché l'ammortamento delle altre immobilizzazioni immateriali a vita utile definita, determinato sulla base della loro residua possibilità di utilizzazione.

La voce accoglie inoltre gli effetti della riduzione di valore dell'avviamento, negli ultimi anni di Concessione, determinati sulla base dei risultati dei test di impairment applicati a tale attività, in linea con quanto previsto dagli standard contabili internazionali IAS.

### ONERI E PROVENTI FINANZIARI

Per la determinazione degli oneri finanziari relativi alla provvista in essere sono stati applicati i tassi di interesse specifici dei finanziamenti e dei prestiti acquisiti dalla Società, tenuto conto dei relativi piani di ammortamento.

Per la determinazione dell'indebitamento in scadenza e per il nuovo indebitamento si è provveduto ad operare la migliore stima di accensioni e rimborsi sulla base delle condizioni (di mercato e dei tassi) attuali e prospettiche. La copertura residua è stata riportata integralmente nella voce "indebitamento a breve termine", stimando tassi variabili negli esercizi di Concessione determinati applicando delle maggiorazioni progressivamente crescenti al tasso base di riferimento.

Anche per la valutazione dei proventi finanziari sono stati utilizzati tassi variabili negli esercizi di Concessione, progressivamente crescenti rispetto agli attuali tassi di mercato.

Gli "oneri finanziari da attualizzazione" sono prevalentemente relativi al fondo rinnovi e al fondo per gli impegni di investimento della Società. Poiché tali fondi sono rappresentati nel conto finanziamenti al loro valore attuale a fine esercizio, gli "oneri finanziari da attualizzazione" nel conto economico costituiscono l'incremento dell'accantonamento dei fondi dovuto al trascorrere del tempo.

I "proventi finanziari netti da immobilizzazioni finanziarie" sono costituiti dai dividendi attesi dalle società partecipate.

### IMPOSTE SUL REDDITO DI ESERCIZIO

Le imposte sul reddito di esercizio accolgono la stima degli oneri di imposta di competenza da assolvere, inclusi delle quote di fiscalità anticipata e differita. Le imposte sono determinate in conformità alle aliquote e alle disposizioni attualmente in vigore, tenendo conto delle esenzioni applicabili. Si rileva a tal proposito, per gli anni dal 2019 al 2021, l'utilizzo dell'aliquote IRES maggiorata (dal 24% al 27,5%) in conformità a quanto previsto dalla cosiddetta Robin Hood tax, introdotta con la legge di bilancio 2020.

### CONTO INVESTIMENTI

#### IMMOBILIZZAZIONI IN BENI NON REVERSIBILI

La voce accoglie le attività materiali non reversibili, essenzialmente costituite da attrezzature industriali e commerciali e da fabbricati, che si movimentano per gli investimenti annuali al netto degli ammortamenti di esercizio.



IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI NETTE

La voce comprende essenzialmente i diritti concessori della Società e l'avviamento iscritto a seguito del conferimento, avvenuto nel 2003, del compendio autostradale da parte della società controllante.

In accordo ai principi contabili internazionali di riferimento ed in particolare all'interpretazione IFRIC12, i diritti concessori sono iscritti al costo che corrisponde al "fair value" dei servizi di costruzione e/o miglioria dell'infrastruttura autostradale in concessione, al netto dei relativi contributi. Tali diritti si distinguono essenzialmente tra quelli maturati a fronte di servizi di costruzione resi e per i quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi e quelli maturati a fronte di servizi di costruzione resi e per i quali non si prevede l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi.

Si evidenzia comunque che questi ultimi non sono più presenti nell'attivo patrimoniale a partire dall'anno 2020; gli stessi sono stati riclassificati tra i diritti per i quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi.

Come detto in precedenza, i diritti concessori sono assoggettati ad ammortamento sistematico, mentre l'avviamento è oggetto di impairment test annuale per verificare la recuperabilità futura del valore iscritto.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le immobilizzazioni finanziarie sono costituite esclusivamente dalle partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto e sono valutate al costo. Le movimentazioni presenti negli anni di piano riflettono gli effetti delle variazioni delle stesse.

CAPITALE CIRCOLANTE NETTO OPERATIVO

Il capitale circolante netto operativo include essenzialmente i saldi delle attività commerciali (prevalentemente costituite dai crediti verso clienti), delle passività commerciali (essenzialmente composte dai debiti verso fornitori e dai debiti verso società concessionarie interconnesse), delle attività e passività di natura tributaria (inclusi i saldi patrimoniali delle imposte anticipate e differite), nonché delle attività e passività correnti non commerciali e non finanziarie.

I crediti verso clienti sono costituiti principalmente da crediti per esazione differita dei pedaggi e sono stimati in base all'andamento dei ricavi da cui derivano, includendo anche la quota di competenza delle società interconnesse.

I crediti verso clienti comprendono anche la quota di competenza dell'esercizio delle royalties derivanti dalla subconcessione delle Aree di Servizio, nonché altri crediti di natura commerciale derivanti da interferenze attive e vendita di apparati e tecnologie.

I debiti verso fornitori variano in relazione ai volumi di investimento e di manutenzione, oltre che in base all'andamento degli altri costi esterni correnti per servizi, come previsti nel Piano Economico Finanziario.

I saldi delle attività e passività di natura tributaria riflettono la posizione corrente verso l'Erario, oltre ai movimenti della fiscalità differita. In particolare, le imposte differite sono stanziare essenzialmente in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'avviamento e sono rilasciate, negli ultimi anni del piano, a seguito delle riduzioni di valore dell'avviamento stimate sulla base dei test di impairment; le imposte anticipate riflettono prevalentemente gli effetti derivanti dalla dinamica degli accantonamenti a fondo rischi e oneri tassati nonché dal riconoscimento della rilevanza fiscale dei valori contabili iscritti in accordo all'interpretazione contabile IFRIC12 e sono rilasciate sostanzialmente lungo

la durata della concessione. Si rilevano, a partire dal 2021, gli effetti inerenti il nuovo sistema di gestione del pedaggio che comportano, tra l'altro il sostanziale azzeramento dei debiti verso le società interconnesse.

## **CONTO FINANZIAMENTI**

### **PATRIMONIO NETTO**

Le movimentazioni di patrimonio netto riflettono in ciascun anno di piano la differenza tra la previsione dell'utile dell'esercizio e la previsione dei dividendi distribuiti agli azionisti.

In particolare, i dividendi sono erogati prevedendo acconto e saldo.

### **FONDI PER RISCHI E ONERI**

La voce si compone di:

- "Fondo Rinnovi beni reversibili" costituito da accantonamenti e utilizzi determinati come descritto nel commento alle voci di Conto Economico;
- "Fondo Impegni da Convenzione" accoglie gli stanziamenti relativi agli obblighi di investimento per i quali la Società non acquisisce benefici economici aggiuntivi. Tale fondo è inizialmente rilevato, in contropartita dei Diritti Concessori per opere senza benefici economici aggiuntivi, al "fair value" dei servizi di costruzione da rendere in futuro al netto dei relativi contributi ed è annualmente rideterminato sulla base dei servizi di costruzione ancora da rendere. Lo stesso è inoltre annualmente utilizzato a fronte degli impegni di investimento in opere senza benefici economici aggiuntivi effettivamente realizzati; sempre annualmente viene incrementato degli oneri finanziari di attualizzazione come effetto del trascorrere del tempo.

Anche in questo caso, l'applicazione della Delibera n° 71/2019 ha comportato, a partire dal 2020, il totale assorbimento del fondo, non essendo più presenti, a partire da tale periodo, diritti concessori senza benefici economici aggiuntivi;

- "altri Fondi per Rischi e Oneri" nei quali sono prevalentemente comprese le somme accantonate nel 2019 (integrate nel 2020), derivanti dai predetti Accordi e i relativi utilizzi nei vari anni; questi sono coerenti con i flussi indicati nel precedente capitolo "V: Importi a intero carico della concessionaria"; costituiscono eccezione gli investimenti relativi alla realizzazione:
  - o del Tunnel sub-portuale di Genova;
  - o della viabilità di Val Fontanabuonaper i quali l'utilizzo del fondo viene effettuato a copertura degli ammortamenti di tali iniziative, registrate tra i diritti concessori. Riguardo gli altri fondi rischi e oneri, sono ipotizzati valori progressivamente decrescenti a partire dal 2020.

### **DEBITI FINANZIARI NETTI**

La voce si compone di:

- prestiti consolidati senza garanzia dello Stato e prestiti da contrarre a medio-lungo termine: riflettono lo sviluppo previsto dai piani di ammortamento dei finanziamenti e dei prestiti a medio-lungo termine contratti e da contrarre;
- saldo della posizione finanziaria a breve che riflette, invece, l'andamento residuale delle ulteriori esigenze in termini di fabbisogno finanziario.

## 2) Relazione sul Programma di manutenzione

Il Programma di Manutenzione è stato sviluppato per garantire uno stato di conservazione della rete in linea con gli obiettivi di qualità del servizio e di sicurezza per l'utenza.

Tutti gli asset della rete da mantenere sono monitorati dalle Direzioni di Tronco attraverso un sistema di indicatori correlati allo stato di conservazione degli stessi; tali indicatori sono elaborati grazie ad una costante attività di sorveglianza e monitoraggio svolta dalle predette Direzioni, finalizzata a identificare gli eventuali difetti presenti, la loro ubicazione, estensione, gravità ed evolvibilità.

Nell'anno 2019-2020 sono stati attuati programmi specifici ed approfonditi di assessment delle opere che hanno consentito una più profonda e puntuale pianificazione dei costi di manutenzione nell'arco di piano 2019-2024.

I criteri di programmazione utilizzati sono conformi alle indicazioni fornite dal MIT nelle linee guida "Criteri e Priorità Programmi di Manutenzione. Linee Guida" formalizzati con Nota Prot. 7540 del 22/11/2019. Con riferimento alle succitate linee guida e in particolare per le attività di definizione dei criteri di priorità manutentive e della relativa programmazione sono state coinvolte diverse figure di spicco in ambito universitario.

Si specifica che il programma di manutenzione è stato sviluppato con un diverso mix di risorse per la manutenzione ordinaria, diminuendo a partire dal 2021 l'utilizzo di risorse interne a favore di Società esterne, al fine di conseguire gli obiettivi di produttività indicati da ART, nel decennio 2020-2029 (-1,12% anno). Ciò comporta, tra le altre iniziative, la completa ristrutturazione dell'ambito delle Operations, con la conseguente esternalizzazione, come sopra precisato, di quota parte delle attività di Manutenzione Ordinaria svolte fino al 2020 con risorse interne.

Ai fini della verifica di quanto previsto in convenzione, si fa presente che la media della spesa manutentiva sostenuta nel quinquennio 2014-2018, assunta a base di calcolo della quota remunerata nella tariffa di gestione, è stata pari a 270,6 € milioni.

In merito al programma di manutenzione da ca. 6,8 € miliardi nel periodo 2019-2038, si fa presente quanto segue:

- per gli anni dal 2019 al 2024, come evidenziato dal grafico di seguito, la Società ha presentato una previsione di impegno economico, determinato sulla base delle informazioni ad oggi disponibili, pari

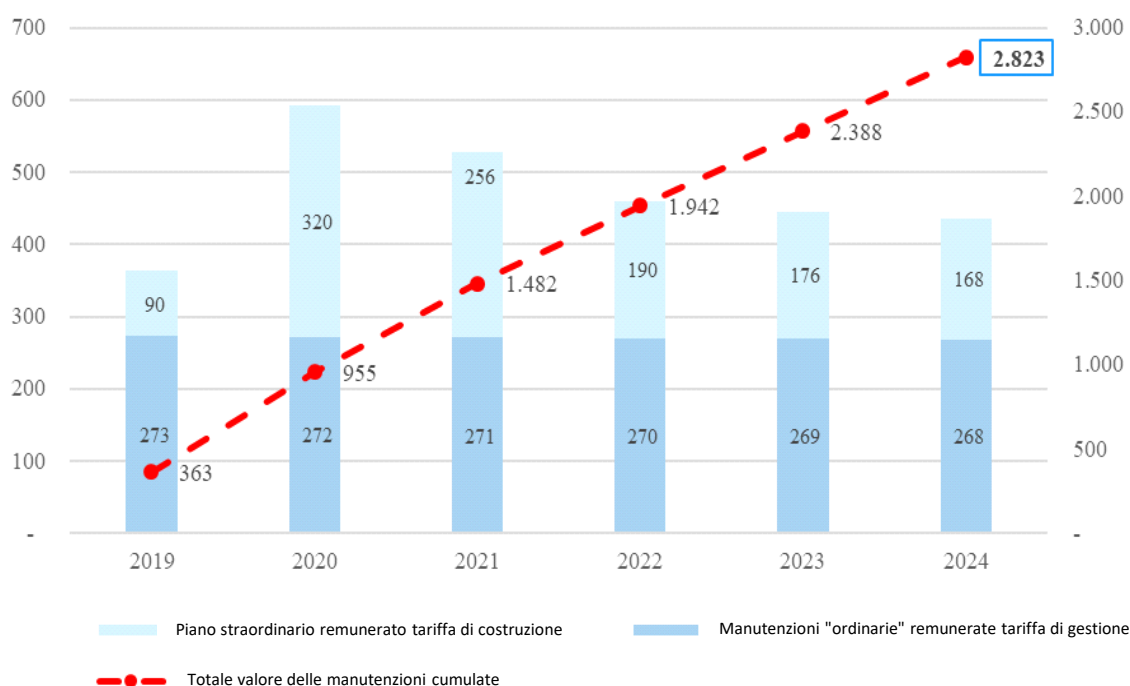
a **2,8 miliardi di euro da destinare a spese di manutenzione** e soggetti a specifica remunerazione tariffaria:

- ✓ **1,6 miliardi di euro per attività ordinarie** da valorizzare nell'ambito della tariffa di gestione e corrispondenti al valore determinato dall'applicazione della delibera n.71/2019 di ART con un coefficiente di recupero di produttività di 1,12% all'anno per 10 anni (2020-2029) e adeguamento inflattivo dello 0,8% annuo.
  
- ✓ **1,2 miliardi di euro per un piano straordinario finalizzato all'innalzamento degli standard manutentivi** coerentemente con gli impegni definiti congiuntamente con il MIT e con particolare riferimento agli asset strategici (incluso ponti, viadotti e gallerie) sulla rete. Tale piano già in fase di realizzazione è stato inserito nel PEF nell'ambito della voce di costo "costi incrementali" ed è stato meglio dettagliato nell'apposito "Allegato F - Piano della Manutenzione" e "Allegato M1 - Cronoprogramma del Piano straordinario di manutenzione".

## Allegato E

Categorie di spesa secondo Allegato F (costi esterni)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totale 2019- 2024
	€milioni	€milioni	€milioni	€milioni	€milioni	€milioni	€milioni
Pavimentazioni	60	74	47	32	30	30	272
Opere d'arte	27	84	162	140	137	131	682
Gallerie	0	134	12	0	0	0	146
Corpo Autostradale	4	21	27	12	3	0	66
Sorveglianza e convenzioni universitarie	0	6	7	7	7	7	34
<b>Piano straordinario incremento qualità rete</b>	<b>90</b>	<b>320</b>	<b>256</b>	<b>190</b>	<b>176</b>	<b>168</b>	<b>1.200</b>

### Piano delle manutenzioni di ASPI 2019-2024 - (milioni di euro)



- per gli anni dal 2025 al 2038 la Società ha confermato il valore derivante dalla base di calcolo della quota remunerata nella tariffa di gestione che non include gli impatti derivanti dall'applicazione dei nuovi standard manutentivi definiti dalle linee guida del MIT e CSPL, ribadendo comunque la propria piena disponibilità a rivedere il PEF qualora venisse confermata la necessità di spese aggiuntive a seguito della rivisitazione degli standard manutentivi in corso di definizione con il Concedente, che verranno coerentemente considerate nei termini di cui alla delibera ART.

In generale gli importi previsti sono frutto di stime elaborate sulla base delle informazioni e delle ipotesi ad oggi disponibili e non includono ad esempio gli impatti derivanti dall'applicazione su opere d'arte (ponti/viadotti/cavalcavia, ...) delle linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il PEF è stato predisposto nel presupposto che, qualora tra Concedente e Concessionario si individui la necessità di effettuare nel quinquennio 2020-2024 maggiori manutenzioni rispetto a quanto sotto

## Allegato E

riportato (2,460 miliardi di euro), tali maggiori manutenzioni dovranno concorrere a determinare un credito per poste figurative al termine del quinquennio stesso.

Si ricorda inoltre che, a termini di Convenzione - e segnatamente art. 3, comma 1, lett. g) - la Società trasmetterà all'esame del Concedente, entro il 30 novembre di ciascun anno, il programma delle manutenzioni ordinarie che intende eseguire l'anno successivo. Tale programma, suscettibile comunque di variazioni nel corso dell'anno sulla base di esigenze di carattere tecnico-operativo, viene predisposto tenendo conto degli esiti della costante attività di monitoraggio eseguita dalle Direzioni di Tronco della Società lungo tutte le tratte autostradali assentite e quindi sulla base delle valutazioni e delle priorità dalle stesse elaborate al fine di garantire uno stato di conservazione della rete in linea con gli obiettivi di qualità del servizio e di sicurezza per l'utenza.

Ogni anno, entro il 31 gennaio, viene inviato al Concedente il consuntivo dell'anno precedente, ai fini dell'attività di verifica e controllo da parte del medesimo. In aggiunta al 31 luglio di ciascun anno sono trasmessi al Concedente analoghi consuntivi relativi alle attività svolte nel corso del primo semestre.

Di seguito per ogni capitolo di spesa previsto nel piano complessivo di manutenzione (somma della componente relativa al piano straordinario e della componente base derivante dall'applicazione delle linee guida ART) vengono definite le principali fattispecie di intervento ed i principali criteri di pianificazione economica utilizzata.

### **A. Manutenzione delle pavimentazioni**

Il piano di manutenzione della pavimentazione, pari a ca. 2.440 milioni di euro a valori inflazionati nel 2019-2038, è sviluppato con l'obiettivo generale di garantire elevati livelli di aderenza del manto stradale, di migliorare la regolarità della superficie e la portanza del pacchetto di pavimentazione su interventi localizzati.

In tale ambito sono pertanto previste le seguenti tipologie di intervento:

- Rifacimento di tappeti di usura drenante o tradizionale da 3-5 cm;
- Trattamenti superficiali di irruvidimento o ad alta aderenza;
- Risanamenti superficiali;
- Risanamenti profondi;
- Risagomature;
- Risanamenti profondi con interessamento della fondazione.

I piani di manutenzione annuali e conseguentemente gli impegni economici previsti dal 2019 al 2038 sono stati elaborati in funzione del piano straordinario e del fabbisogno storico di attività derivante sia dai monitoraggi effettuati con attrezzature ad alto rendimento sia dai rilievi visivi eseguiti dalle strutture che presidiano territorialmente le tratte autostradali. Nella valutazione di tale fabbisogno storico si è

tenuto conto anche dell'impatto derivante dalle linee guida MIT con specifico riferimento alle soglie previste per gli indici CAT e IRI.

**B. Manutenzione opere d'arte (incluso ponti viadotti e cavalcavia)**

Il piano di manutenzione sulle opere d'arte, che prevede un impegno di spesa tra il 2019 ed il 2038 per circa 1.140 milioni di euro, è stato sviluppato sulla base delle evidenze derivanti dal piano di controlli ordinari e straordinari messo in essere dalla Società:

- In coerenza con quanto previsto dalle normative vigenti (Circolare Ministeriale del 19.07.1967 n. 6736/61A1, per le opere d'arte maggiori);
- In funzione delle risultanze delle attività di due diligence e Asseverazione affidate per il 2019 a società di ingegneria terze;
- In funzione dell'applicazione delle linee guida MIT attraverso la definizione di criteri di prioritizzazione derivanti dalla rivalutazione degli indici di degrado complessivo delle opere, non includendo gli impatti derivanti dall'applicazione delle linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

All'interno del capitolo di spesa sono inseriti gli interventi di manutenzione per la conservazione delle strutture, al fine di garantire un elevato livello di efficienza e sicurezza delle stesse. Tali interventi riguardano principalmente pile e impalcati, sistemi di smaltimento delle acque, trattamenti impermeabilizzanti e riparazione danni a seguito di incidenti.

Tali programmi di Manutenzione, fermo restando il piano di interventi straordinario, potranno essere oggetto di variazione sia in funzione degli esiti della normale attività di sorveglianza 2020, ma anche in funzione di specifici piani di ispezioni che la Società ha deciso di avviare sulle opere d'arte più rilevanti quali ponti, viadotti e gallerie.

Nello stesso capitolo di spesa vengono anche inseriti i costi relativi alle altre attività funzionali alla conservazione delle strutture quali interventi sui giunti, sistemi di smaltimento delle acque, trattamenti impermeabilizzanti e attività di manutenzione ordinaria sulle opere (es., disaggi e ripristini).

La manutenzione o la sostituzione dei giunti e degli apparecchi di appoggio, si rende in particolare necessaria per la progressiva attenuazione delle prestazioni di tali dispositivi, comunque mantenute entro ampi margini di sicurezza, dovuta al naturale invecchiamento o alla modifica delle sollecitazioni presenti (per esempio quelle relative ai carichi applicati).

**C. Manutenzione delle gallerie**

In questo capitolo di spesa sono stati inclusi sia gli interventi di manutenzione straordinaria che gli interventi di manutenzione ordinaria effettuati in galleria per circa 270 milioni di euro nel 2019-2038. In particolare, la quota 2020-2024 di interventi di manutenzione straordinaria è stata stimata sulla base delle evidenze delle attività di ispezione ed assessment attualmente in corso ed in coerenza con le linee guida MIT di maggio 2020.

Tali stime preliminari potrebbero subire delle variazioni in funzione delle risultanze delle attività di ispezione ad oggi in corso sulle gallerie della rete ASPI.

Si fa presente inoltre che gli interventi di ammodernamento che prevedono l'adeguamento della galleria mediante interventi strutturali (quali impermeabilizzazioni, rifacimento della volta etc..) saranno oggetto di un piano specifico e verranno computati nell'ambito del programma "Nuovi interventi di ammodernamento e adeguamento, anche tecnologico, della rete" (Lettera "E" comma "4" punto "3" "Piano di investimenti addizionale per ammodernamento della rete su opere d'arte, gallerie e pavimentazione").

Nel medesimo capitolo di spesa sono inserite anche le attività di manutenzione ricorrente legate principalmente a pittura o lavaggio piedritti, ripristini e consolidamento rivestimenti, spurgo drenaggi e reti idrauliche, messa in opera di presidi corticali e riparazioni portali.

**D. Altri elementi del corpo autostradale**

All'interno di tale capitolo di spesa, stimato pari a circa 300 milioni di euro tra il 2019-2038, sono ricomprese le seguenti principali tipologie di intervento:

- Conservazione e sistemazione di pendici, trincee, rilevati, opere di sostegno e fondazioni di opere d'arte;
- Conservazione e ripristino delle opere di regolazione idraulica superficiale;
- Interventi di revisione dei sistemi di drenaggio, manutenzione e ripristino di difese spondali;
- Pulizia e ri-profilatura degli alvei e protezione delle strutture site al loro interno, regimentazione di corsi d'acqua;
- Manutenzioni e ripristini di fossi, cunette e altri elementi minori costituenti il corpo autostradale.

Le stime sono state effettuate sulla base della programmazione operativa puntuale degli interventi di manutenzione non ricorrente per gli anni 2020-2022, mentre per i flussi dal 2023 al 2038 si è tenuto conto della spesa media storica degli ultimi anni.

I programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria potranno subire delle variazioni in funzione, oltre che degli esiti della normale attività di sorveglianza, anche di specifici piani di ispezioni che la Società ha deciso di avviare sui siti sensibili sotto il profilo geotecnico o idrogeologico, muri e strutture di sostegno.



**E. Sicurezza**

All'interno di tale capitolo di spesa, stimato pari a circa 800 milioni di euro tra il 2019 e il 2038, sono ricompresi gli interventi collegati alla sicurezza fra cui:

- Sostituzione e riallineamento dei dispositivi di sicurezza (es. barriere, assorbitori d'urto, varchi amovibili spartitraffico e terminali), anche in riferimento ai danni derivanti da incidenti, o in relazione al normale progressivo deterioramento dovuto agli anni di esercizio;
- Interventi di manutenzione della segnaletica orizzontale (ripassi) e di quella verticale (lavaggi, sostituzione cartelli danneggiati o con visibilità compromessa);
- Campagne o attività puntuali di ripristino delle reti di recinzione.

Gli importi per il 2020 sono stati stimati tenendo in considerazione le possibili risultanze dei programmi di ispezione attualmente in corso sugli asset autostradali (quali barriere di sicurezza bordo ponte, barriere integrate, etc.).

Nella valutazione di fabbisogni relativi alla manutenzione della segnaletica orizzontale in particolare sono stati considerati gli impatti derivanti dall'applicazione delle linee guida MIT con specifico riferimento ai valori di retroriflettenza.

**F. Impianti ed Esazione Pedaggi**

La previsione di piano delle manutenzioni sugli impianti, con un impegno di spesa di ca. 190 milioni di euro tra il 2019 e il 2038, include gli interventi di manutenzione programmata e correttiva (riparazione guasti) funzionali al mantenimento in efficienza degli stessi (es., impianti di esazione illuminazione, telecomunicazione, informazione e monitoraggio traffico, fotovoltaici, etc.) secondo gli standard convenzionali e di legge, nel rispetto dei cicli e delle modalità definite dai produttori.

Il piano di manutenzione degli impianti prevede inoltre un programma di monitoraggio annuale, per tutte le tratte delle Direzioni di Tronco, per la verifica della luminanza a terra presso aree di svincolo, piazzali e gallerie.

La pianificazione dei fabbisogni economici è stata effettuata sulla base dei valori di manutenzione storici in ottica di considerare i tassi di guasto e difettosità storicamente registrati.

**G. Verde e Pulizie**

Il capitolo include principalmente i seguenti interventi per un valore complessivo di spesa stimato pari a circa 310 milioni di euro tra il 2019 e il 2038:

- Sfalci scarpate, aree interne banchine;
- Potature e ceduzioni, ripristini localizzati di essenze;

- Lavori di pulizia della rete autostradale e relative pertinenze.

I valori economici previsti, trattandosi di attività ricorrenti, sono stati determinati tenendo in considerazione sia i livelli di servizio previsti ogni anno sulla rete sia i valori medi annui storici. Per quanto concerne la quota 2020 e 2021 è stata prevista anche una campagna straordinaria di pulizia delle reti di recinzione.

#### **H. Operazioni Invernali**

All'interno di tale capitolo di spesa, pari a circa 530 milioni di euro tra il 2019 e il 2038, sono incluse tutte le attività e i costi funzionali all'esercizio autostradale.

Gli interventi si focalizzano in particolare su:

- Trattamento antighiaccio;
- Sgombero della neve sulla piattaforma autostradale e sulle relative pertinenze;
- Costo dei fondenti (cloruro di sodio, calcio e soluzioni);
- Manutenzione delle attrezzature necessarie (spargitori, lame sgombraneve, frese e turbofrese, inaffiatrici per cloruri e mezzi speciali).

I costi sono stimati su base storica degli ultimi anni in ottica di tenere in considerazione sia l'evoluzione delle nevosità, sia gli ultimi rinnovi contrattuali nonché le recenti configurazioni operative poste in essere dalla società.

#### **I. Edifici di Servizio**

Nel presente capitolo di spesa sono inserite le attività funzionali al mantenimento in efficienza e al ripristino delle strutture edilizie nell'ambito delle pertinenze autostradali (fabbricati di stazione, posti Manutenzione e sedi direzioni di tronco, ecc.) per un valore complessivo di circa 160 mio € tra il 2019 ed il 2038.

Le stime relative agli interventi di manutenzione su edifici e fabbricati sono state calcolate considerando i valori di spesa della media storica.

#### **J. Forniture e Manutenzioni Varie (inclusa Sorveglianza)**

All'interno di tale capitolo di spesa, pari a circa 450 milioni di euro tra il 2019 e il 2038, sono incluse tutte le attività di vigilanza (periodica, sistemica e straordinaria) e di controllo dell'infrastruttura, consumi, manutenzione e ripristino degli automezzi dedicati alla manutenzione ordinaria eseguita dal nostro personale. In aggiunta sono incluse in questa voce anche le seguenti fattispecie:

- i costi associati alle Convenzioni con le Università in ottemperanza alla circolare MIT prot. 24600 del 14.10.2019,

## Allegato E

- eventuali costi per progetti di ricerca finalizzati al miglioramento delle tecniche manutentive,
- gli eventuali costi di gara funzionali alla finalizzazione dei contratti relativi all'esecuzione delle attività di Manutenzione,
- tutte le ulteriori attività ed interventi inerenti alla conservazione, il funzionamento o il ripristino di efficienza di opere, parti, impianti e attrezzature non comprese nelle voci precedenti.

I costi per spese generali e altre somme a disposizione relativi agli interventi di manutenzione sono allocati o sui singoli interventi, qualora puntualmente identificati, o genericamente nel capitolo forniture e manutenzioni varie.

La stima del fabbisogno relativo ai costi di sorveglianza è stata effettuata tenendo in considerazione:

- la revisione del modello avviata attraverso l'utilizzo di assessor esterni sugli asset principali (opere d'arte maggiori/opere minori, presidi geotecnici e idraulici, barriere di sicurezza, barriere antirumore, ...),
- gli ultimi affidamenti effettuati e le gare bandite sul mercato
- l'aggiornamento delle frequenze di ispezione sulle barriere di sicurezza sulle barriere antirumore
- il valore delle convenzioni con 7 primarie Universitarie Italiane già contrattualizzate.

Le stime relative a tutti gli altri costi (carburanti, costi di gara etc..) sono state calcolate considerando i valori di spesa della media storica.

### **K. Programma Manutenzioni Internalizzate**

Il complesso delle attività internalizzate, con un impegno di spesa pari a circa 190 milioni di euro tra il 2019 e il 2038, prevede il coinvolgimento di più di 600 unità e 1.300 tra mezzi operativi e attrezzature dedicate e si focalizza sulle seguenti attività principali:

- Pulizia piattaforma stradale;
- Ripristini segnaletica orizzontale e verticale;
- Operazioni invernali;
- Interventi di regolazione idraulica;
- Ripristini localizzati delle pavimentazioni;
- Opere in verde;
- Manutenzione preventiva Impianti;
- Manutenzione correttiva impianti di esazione.

Tali attività hanno permesso di incrementare i livelli di servizio sulla rete e garantito il miglioramento degli standard di qualità percepita dall'utente.

## Allegato E

La valorizzazione economica è effettuata sulla base degli avanzamenti fisici realizzati valorizzati “a prezzi di mercato” secondo un elenco prezzi mutuato da quello utilizzato per gli affidamenti dei servizi con imprese esterne e assoggettato agli stessi ribassi.

La stima economica elaborata per il periodo dal 2021 al 2038 tiene conto dell’aggiornamento del mix esterno-interno delle attività manutentive a valle del nuovo target di produttività definito dalla delibera ART.

### **L. Costi di manutenzione aggiuntivi nuove opere**

All’interno di tale capitolo di spesa, pari a circa 30 milioni di euro, sono incluse le stime dei costi di manutenzione legati all’entrata in esercizio delle nuove tratte autostradali.

In particolare, sono stati inseriti gli importi più significativi che derivano dall’entrata in esercizio di nuovi tracciati quali la Gronda di Genova. Per quanto riguarda gli interventi di ampliamento alle 3°, 4° e 5° corsie (Art.15) l’impatto economico è da considerarsi marginale andando ad insistere su tratte già in esercizio e di conseguenza ci si riserva di inserire le stime economiche nel prossimo quinquennio regolatorio.

Per quanto concerne gli importi legati ai nuovi tracciati (Gronda di Genova) i valori sono stati calcolati applicando alle caratteristiche di progetto dell’opera (numero di ponti e viadotti, numero di gallerie, numero di svincoli etc..) dei costi parametrici elaborati, in funzione delle diverse categorie manutentive, secondo i seguenti tre criteri:

- Costi storici di tratte autostradali limitrofe (es. costi per ripristino danni da incidente)
- Costi incrementali legati all’entrata in esercizio di nuove infrastrutture di recente costruzione quali ad esempio la Variante di Valico (es. costi di segnaletica, idraulica, impianti, operazioni invernali etc..).
- Costi di manutenzione medi dell’intera rete autostradale in gestione (es. per i costi di manutenzione straordinaria/ non ricorrenti).

## Autostrade per l'Italia, dettaglio lavori di ordinaria manutenzione

Valori correnti - Importi in Milioni di €	Cons.vo 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Totale 2019-2038	Totale 2020-2038
Pavimentazioni	114,9	142,0	151,5	152,7	153,9	155,2	110,5	110,1	109,8	109,4	109,0	109,9	110,7	111,5	112,4	113,3	114,2	115,1	116,0	116,9	2.439,0	2.324,1
Opere d'arte	81,1	112,9	180,8	148,4	147,0	135,9	23,6	23,6	23,5	23,4	23,3	23,5	23,7	23,9	24,0	24,2	24,4	24,6	24,8	25,0	1.141,6	1.060,5
Gallerie	6,1	157,0	22,2	9,1	4,4	4,4	4,5	4,5	4,4	4,4	4,4	4,4	4,5	4,5	4,5	4,6	4,6	4,6	4,7	4,7	266,6	260,5
Altri elementi del corpo autostradale	15,0	32,2	36,8	18,5	12,9	13,0	12,2	12,1	12,1	12,1	12,0	12,1	12,2	12,3	12,4	12,5	12,6	12,7	12,8	12,9	301,4	286,3
Sicurezza	47,0	49,6	47,4	42,9	41,5	40,8	38,6	38,5	38,4	38,2	38,1	38,4	36,2	36,5	36,8	37,1	37,3	36,1	36,1	36,1	791,8	744,8
Impianti	12,5	13,1	9,5	9,6	9,6	9,7	5,1	5,1	5,1	5,0	5,0	5,1	5,1	5,1	5,2	5,2	5,3	5,3	5,3	5,4	136,4	123,8
Esazione pedaggi	2,3	3,5	2,9	3,0	3,0	3,0	2,8	2,8	2,8	2,8	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	57,2	54,9
Verde e pulizie	19,1	18,2	18,3	18,5	15,5	15,6	14,6	14,5	14,5	14,4	14,4	14,5	14,6	14,7	14,8	14,9	15,1	15,2	15,3	15,4	312,0	292,9
Operazioni invernali	32,4	25,3	26,8	27,0	27,2	27,5	25,7	25,6	25,5	25,4	25,3	25,5	25,7	25,9	26,1	26,3	26,5	26,7	26,9	27,1	530,5	498,1
Edifici di servizio	9,0	8,7	7,9	7,9	8,0	8,1	7,5	7,5	7,5	7,5	7,4	7,5	7,5	7,6	7,7	7,7	7,8	7,8	7,9	8,0	156,6	147,5
Forniture e manutenzioni varie	23,7	29,7	22,2	22,4	22,6	22,8	21,3	21,2	21,1	21,1	21,0	21,2	21,3	21,5	21,7	21,8	22,0	22,2	22,3	22,5	445,6	421,9
<b>TOTALE MANUTENZIONE ORDINARIA</b>	<b>363,2</b>	<b>592,1</b>	<b>526,6</b>	<b>459,9</b>	<b>445,7</b>	<b>435,9</b>	<b>266,3</b>	<b>265,4</b>	<b>264,5</b>	<b>263,7</b>	<b>262,8</b>	<b>264,9</b>	<b>264,2</b>	<b>266,3</b>	<b>268,5</b>	<b>270,6</b>	<b>272,7</b>	<b>273,2</b>	<b>275,1</b>	<b>277,0</b>	<b>6.578,6</b>	<b>6.215,3</b>
<b>TOTALE MANUTENZIONE NON RICORRENTE</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,3</b>	<b>16,9</b>	<b>16,9</b>
<b>TOTALE MANUTENZIONI attraverso imprese esterne</b>	<b>363,3</b>	<b>592,1</b>	<b>526,6</b>	<b>459,9</b>	<b>445,7</b>	<b>435,9</b>	<b>267,5</b>	<b>266,6</b>	<b>265,7</b>	<b>264,8</b>	<b>264,0</b>	<b>266,1</b>	<b>265,4</b>	<b>267,6</b>	<b>269,7</b>	<b>271,8</b>	<b>273,9</b>	<b>274,4</b>	<b>276,3</b>	<b>278,2</b>	<b>6.595,5</b>	<b>6.232,2</b>
<i>Costi di manutenzioni aggiuntivi nuove opere (*)</i>	<i>inclusi sopra</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>2,8</i>	<i>2,8</i>	<i>2,8</i>	<i>2,9</i>	<i>3,0</i>	<i>4,6</i>	<i>5,0</i>	<i>5,3</i>	<i>29,1</i>	<i>29,1</i>
<b>TOTALE MANUTENZIONI con costi aggiuntivi attraverso imprese esterne</b>	<b>363,3</b>	<b>592,1</b>	<b>526,6</b>	<b>459,9</b>	<b>445,7</b>	<b>435,9</b>	<b>267,5</b>	<b>266,6</b>	<b>265,7</b>	<b>264,8</b>	<b>264,0</b>	<b>266,1</b>	<b>268,2</b>	<b>270,3</b>	<b>272,5</b>	<b>274,7</b>	<b>276,9</b>	<b>279,1</b>	<b>281,3</b>	<b>283,6</b>	<b>6.624,6</b>	<b>6.261,4</b>
<b>TOTALE MANUTENZIONI Programma di Manutenzione Internalizzate (**)</b>	<b>26,6</b>	<b>23,5</b>	<b>7,1</b>	<b>7,1</b>	<b>7,2</b>	<b>7,2</b>	<b>7,3</b>	<b>7,3</b>	<b>7,4</b>	<b>7,5</b>	<b>7,5</b>	<b>7,6</b>	<b>7,6</b>	<b>7,7</b>	<b>7,8</b>	<b>7,8</b>	<b>7,9</b>	<b>8,0</b>	<b>8,0</b>	<b>8,1</b>	<b>186,1</b>	<b>159,5</b>
<b>TOTALE MANUTENZIONI con costi aggiuntivi</b>	<b>389,9</b>	<b>615,6</b>	<b>533,6</b>	<b>467,0</b>	<b>452,9</b>	<b>443,1</b>	<b>274,7</b>	<b>273,9</b>	<b>273,1</b>	<b>272,3</b>	<b>271,5</b>	<b>273,6</b>	<b>275,8</b>	<b>278,0</b>	<b>280,3</b>	<b>282,5</b>	<b>284,8</b>	<b>287,0</b>	<b>289,3</b>	<b>291,7</b>	<b>6.810,7</b>	<b>6.420,9</b>
<i>Di cui piano straordinario incremento qualità rete</i>	<i>90,5</i>	<i>319,9</i>	<i>255,8</i>	<i>189,9</i>	<i>176,3</i>	<i>167,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>1.200,0</i>	<i>1.109,5</i>

(\*) La previsione dei costi aggiuntivi è subordinata al rispetto delle entrate in esercizio delle Nuove Opere. (\*\*) Importi al netto dei costi di manutenzione/consumi e costi vari di gestione degli automezzi (assicurazione, bollo, ...) e delle forniture per attività di segnaletica orizzontale con termoplastico

<b>TOTALE MANUTENZIONI attraverso imprese esterne</b>	<b>363,3</b>	<b>592,1</b>	<b>526,6</b>	<b>459,9</b>	<b>445,7</b>	<b>435,9</b>	<b>267,5</b>	<b>266,6</b>	<b>265,7</b>	<b>264,8</b>	<b>264,0</b>	<b>266,1</b>	<b>265,4</b>	<b>267,6</b>	<b>269,7</b>	<b>271,8</b>	<b>273,9</b>	<b>274,4</b>	<b>276,3</b>	<b>278,2</b>	<b>6.595,5</b>	<b>6.232,2</b>
<b>Costi di manutenzioni aggiuntivi nuove opere</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,9</b>	<b>3,0</b>	<b>4,6</b>	<b>5,0</b>	<b>5,3</b>	<b>29,1</b>	<b>29,1</b>
<b>Polcevera</b>	<b>226,4</b>	<b>172,1</b>																			<b>398,5</b>	<b>172,1</b>
<b>Totale Riga 2.7 Conto Economico</b>	<b>589,7</b>	<b>764,2</b>	<b>526,6</b>	<b>459,9</b>	<b>445,7</b>	<b>435,9</b>	<b>267,5</b>	<b>266,6</b>	<b>265,7</b>	<b>264,8</b>	<b>264,0</b>	<b>266,1</b>	<b>268,2</b>	<b>270,3</b>	<b>272,5</b>	<b>274,7</b>	<b>276,9</b>	<b>279,1</b>	<b>281,3</b>	<b>283,6</b>	<b>7.023,1</b>	<b>6.433,4</b>

### 3) Dettaglio e note su previsioni di traffico

#### a) Nota sul traffico – Piano Economico Finanziario 2020

Lo scenario di traffico 2020-2038 consolidato per l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario di ASPI è stato sviluppato utilizzando i seguenti due macro riferimenti:

- periodo 2020-2026 (breve-medio/termine): stime elaborate da primaria Società di consulenza del settore (Prometeia S.p.A.) che da diversi anni supporta ASPI su tematiche inerenti alla elaborazione di stime di traffico;
- periodo 2027-2038 (lungo termine): in assenza di modelli di stima a lungo termine forniti da Prometeia, è stata effettuata una stima interna ad ASPI traguardando l'evoluzione della domanda ad una delle sue determinanti principali, il PIL.

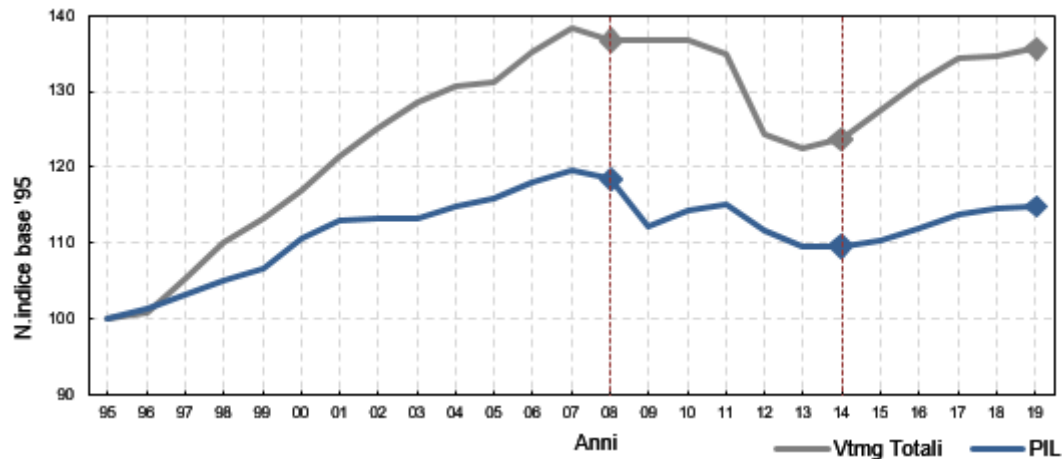
Le previsioni di traffico elaborate da Prometeia per il periodo 2020-2026 si basano su un modello di tipo econometrico dinamico, applicabile su un orizzonte temporale di medio periodo, che si fonda sull'analisi dell'andamento storico del traffico autostradale e della sua relazione con l'evoluzione del contesto economico nazionale e dei principali indicatori connessi alla mobilità (PIL, consumi delle famiglie, inflazione e costo reale del viaggio).

**Tabella 1 - stima Prometeia (2020-2026) parametri macroeconomici e traffico**

<b>Anno</b>	<b>PIL</b>	<b>Consumi</b>	<b>Prezzo benzina</b>	<b>Prezzo gasolio</b>	<b>Traffico Aspi</b>
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
<b>2020</b>	+0,5%	+0,8%	-0,6%	-0,9%	+1,2%
<b>2021</b>	+0,7%	+0,6%	+1,5%	+2,0%	+0,6%
<b>2022</b>	+0,8%	+0,5%	+2,3%	+3,1%	+0,8%
<b>2023</b>	+0,7%	+0,8%	+1,0%	+1,4%	+1,0%
<b>2024</b>	+0,7%	+0,7%	+1,1%	+1,5%	+1,3%
<b>2025</b>	+0,9%	+1,0%	-0,4%	-0,5%	+1,2%
<b>2026</b>	+0,8%	+0,9%	+0,6%	+0,8%	+1,3%

Le performance di stima dei modelli dimostrano una buona capacità di cogliere segno e intensità delle variazioni osservate: l'errore medio è contenuto per entrambe le categorie veicolari, stabilizzandosi nel lungo periodo al di sotto dell'1%.

Oltre l'anno 2026, visti i limiti di accuratezza dell'approccio econometrico alla previsione dei livelli di traffico e l'assenza di uno scenario economico di riferimento nei rapporti di Previsione Prometeia (ultimo anno di previsione 2026), si è assunto che le variazioni dei chilometri percorsi sulla rete di Autostrade per l'Italia accompagnino la dinamica prevista per l'economia Italiana. Tale correlazione è confermata anche analizzando le serie storiche relative all'evoluzione del PIL nazionale e del traffico.



**Figura 1 - serie storica evoluzione traffico totale e PIL reale**

Più in dettaglio, per la dinamica economica sono state considerate come riferimento le previsioni di andamento del PIL reale fino al 2038 elaborate dalla Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), che rende disponibili previsioni di lungo termine (annualizzate fino al 2060) del PIL per singola nazione<sup>8</sup>. Per l'andamento della mobilità autostradale si è assunto che l'elasticità del traffico totale al PIL sia pari a quella del periodo 2020-2026 portando il traffico a raggiungere 61 miliardi di chilometri percorsi nel 2038 con un incremento medio annuo rispetto al 2026 pari a ca. il +1,4%. Si è inoltre ipotizzato che tale volume di traffico sarà raggiunto seguendo un andamento lineare dal 2027 al 2038 e che l'andamento sia omogeneo tra le diverse componenti veicolari.

La metodologia di stima impiegata porta a prevedere che nel 2038 i chilometri percorsi sulla rete Autostrade per l'Italia avranno raggiunto i livelli che con lo studio di traffico della Convenzione Unica 2007 si ipotizzava di raggiungere tra il 2020 ed il 2021. In altri termini, le previsioni di traffico stimano che nell'arco di quasi 20 anni a partire da oggi (dal 2019 al 2038) il traffico sulla rete recupererà il potenziale che prima della crisi si stimava di raggiungere all'inizio de decennio in corso.

<sup>8</sup> Le previsioni OECD sono disponibili sul sito web dell'organizzazione. Come riferimento per le previsioni di traffico del presente Allegato è stato considerato lo scenario scaricabile online il 25 luglio 2019.

Anno	km percorsi			Variazione % annua			km percorsi			Variazione % annua		
	2 assi	3+ assi	Totale	2 assi	3+ assi	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale
	(#/mio)	(#/mio)	(#/mio)	(%)	(%)	(%)	(#/mio)	(#/mio)	(#/mio)	(%)	(%)	(%)
2019	41.535	6.827	48.362				37.165	11.197	48.362			
2020	42.054	6.912	48.966	+1,2%	+1,2%	+1,2%	37.629	11.337	48.966	+1,2%	+1,2%	+1,2%
2021	42.299	6.953	49.251	+0,6%	+0,6%	+0,6%	37.849	11.403	49.251	+0,6%	+0,6%	+0,6%
2022	42.629	7.007	49.635	+0,8%	+0,8%	+0,8%	38.144	11.492	49.635	+0,8%	+0,8%	+0,8%
2023	43.072	7.080	50.152	+1,0%	+1,0%	+1,0%	38.540	11.611	50.152	+1,0%	+1,0%	+1,0%
2024	43.614	7.169	50.783	+1,3%	+1,3%	+1,3%	39.025	11.757	50.783	+1,3%	+1,3%	+1,3%
2025	44.139	7.255	51.394	+1,2%	+1,2%	+1,2%	39.495	11.899	51.394	+1,2%	+1,2%	+1,2%
2026	44.713	7.349	52.063	+1,3%	+1,3%	+1,3%	40.009	12.054	52.063	+1,3%	+1,3%	+1,3%
2027	45.320	7.449	52.769	+1,4%	+1,4%	+1,4%	40.552	12.217	52.769	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2028	45.935	7.550	53.485	+1,4%	+1,4%	+1,4%	41.102	12.383	53.485	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2029	46.559	7.653	54.211	+1,4%	+1,4%	+1,4%	41.680	12.551	54.211	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2030	47.191	7.757	54.947	+1,4%	+1,4%	+1,4%	42.226	12.722	54.947	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2031	47.831	7.862	55.693	+1,4%	+1,4%	+1,4%	42.799	12.894	55.693	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2032	48.480	7.969	56.449	+1,4%	+1,4%	+1,4%	43.380	13.069	56.449	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2033	49.138	8.077	57.215	+1,4%	+1,4%	+1,4%	43.969	13.247	57.215	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2034	49.805	8.188	57.992	+1,4%	+1,4%	+1,4%	44.565	13.426	57.992	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2035	50.481	8.297	58.779	+1,4%	+1,4%	+1,4%	45.170	13.609	58.779	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2036	51.167	8.410	59.577	+1,4%	+1,4%	+1,4%	45.783	13.793	59.577	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2037	51.861	8.524	60.385	+1,4%	+1,4%	+1,4%	46.405	13.981	60.385	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2038	52.565	8.640	61.205	+1,4%	+1,4%	+1,4%	47.035	14.170	61.205	+1,4%	+1,4%	+1,4%

**Tabella 2 - evoluzione traffico complessiva fra il 2019 e il 2038**

Nella tabella seguente è riportata la stima del traffico pagante (2020-2038) ipotizzato a partire dall'analisi di traffico rappresentata nell'Allegato H e dai dati di Bilancio anno 2019.

Analisi di traffico - Allegato H							Stima traffico pagante su base analisi traffico Allegato H					
Anno	km percorsi			Variazione percentuale annua			km percorsi paganti			Variazione percentuale annua		
	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale
	(#/mio)	(#/mio)	(#/mio)	(%)	(%)	(%)	(#/mio)	(#/mio)	(#/mio)	(%)	(%)	(%)
2019	37.165	11.197	48.362				36.549	11.038	47.588			
2020	37.629	11.337	48.966	+1,2%	+1,2%	+1,2%	37.005	11.176	48.181	+1,2%	+1,2%	+1,2%
2021	37.849	11.403	49.251	+0,6%	+0,6%	+0,6%	37.221	11.241	48.463	+0,6%	+0,6%	+0,6%
2022	38.144	11.492	49.635	+0,8%	+0,8%	+0,8%	37.511	11.329	48.840	+0,8%	+0,8%	+0,8%
2023	38.540	11.611	50.152	+1,0%	+1,0%	+1,0%	37.901	11.447	49.348	+1,0%	+1,0%	+1,0%
2024	39.025	11.757	50.783	+1,3%	+1,3%	+1,3%	38.378	11.591	49.969	+1,3%	+1,3%	+1,3%
2025	39.495	11.899	51.394	+1,2%	+1,2%	+1,2%	38.841	11.730	50.571	+1,2%	+1,2%	+1,2%
2026	40.009	12.054	52.063	+1,3%	+1,3%	+1,3%	39.346	11.883	51.229	+1,3%	+1,3%	+1,3%
2027	40.552	12.217	52.769	+1,4%	+1,4%	+1,4%	39.880	12.044	51.924	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2028	41.102	12.383	53.485	+1,4%	+1,4%	+1,4%	40.421	12.208	52.629	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2029	41.660	12.551	54.211	+1,4%	+1,4%	+1,4%	40.970	12.373	53.343	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2030	42.226	12.722	54.947	+1,4%	+1,4%	+1,4%	41.526	12.541	54.067	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2031	42.799	12.894	55.693	+1,4%	+1,4%	+1,4%	42.089	12.712	54.801	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2032	43.380	13.069	56.449	+1,4%	+1,4%	+1,4%	42.661	12.884	55.545	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2033	43.969	13.247	57.215	+1,4%	+1,4%	+1,4%	43.240	13.059	56.299	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2034	44.565	13.426	57.992	+1,4%	+1,4%	+1,4%	43.827	13.236	57.063	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2035	45.170	13.609	58.779	+1,4%	+1,4%	+1,4%	44.421	13.416	57.837	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2036	45.783	13.793	59.577	+1,4%	+1,4%	+1,4%	45.024	13.598	58.622	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2037	46.405	13.981	60.385	+1,4%	+1,4%	+1,4%	45.636	13.783	59.418	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2038	47.035	14.170	61.205	+1,4%	+1,4%	+1,4%	46.255	13.970	60.225	+1,4%	+1,4%	+1,4%

**Tabella 3 - prospetto di riconciliazione tra traffico statistico e traffico pagante**

Questo documento è stato redatto nel mese di luglio 2020, ovvero in un periodo in cui l'economia italiana e, di conseguenza, la mobilità autostradale stanno risentendo in maniera significativa della pandemia COVID-19.



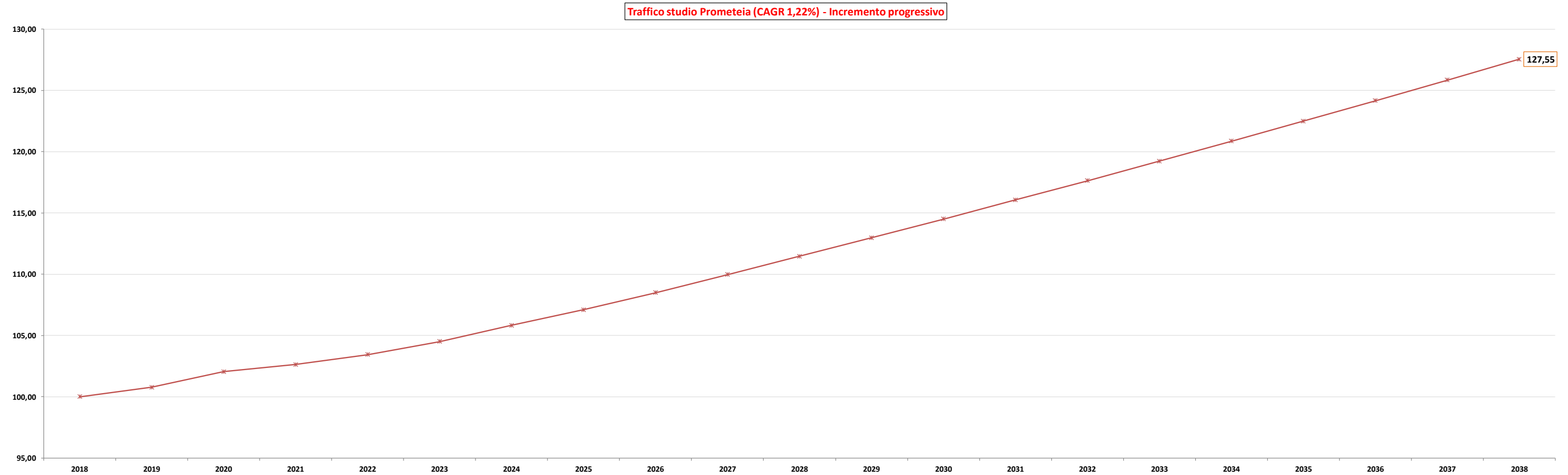
## Allegato E

In ragione del contesto di forte aleatorietà circa la durata, la virulenza e l'estensione geografica dell'epidemia nonché circa i tempi e l'intensità della ripresa economica, in questa fase le previsioni macroeconomiche e, quindi, le previsioni di traffico sono connotate da elevati livelli di incertezza. Il presente paragrafo non tiene conto degli effetti del COVID-19 e fa riferimento ad uno studio di traffico redatto prima della pandemia.

## b) Slide traffico progressivo

### Traffico studio Prometeia (CAGR 1,22%)

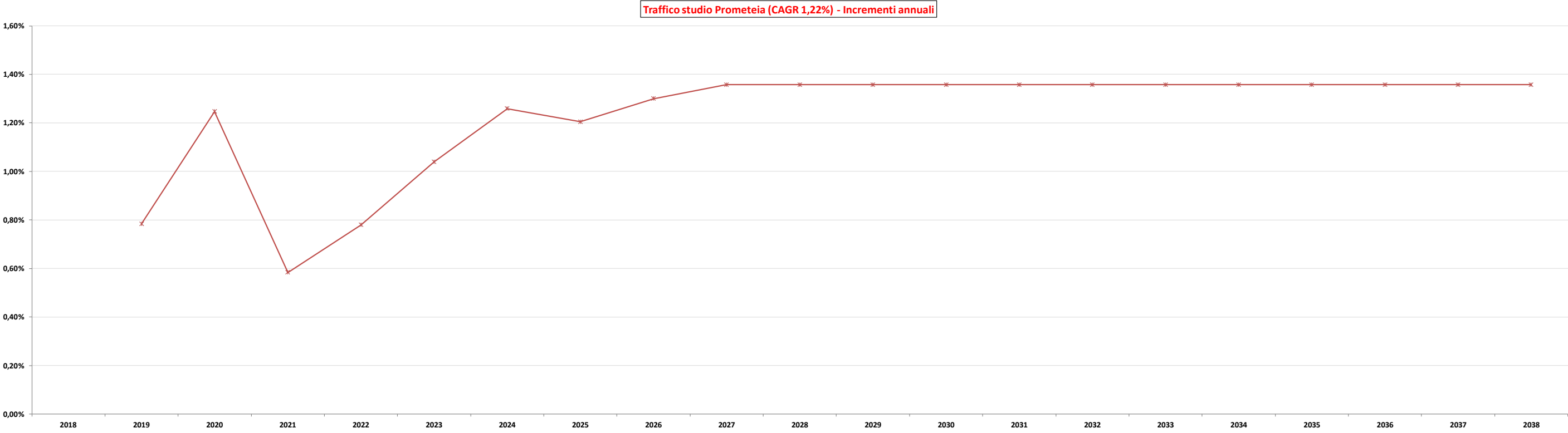
Millioni di veicoli / chilometro	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038		
Traffico studio Prometeia (CAGR 1,22%)	47.217,61	47.587,70	48.180,94	48.462,04	48.839,88	49.347,72	49.968,66	50.570,54	51.228,05	51.923,39	52.628,16	53.342,50	54.066,53	54.800,39	55.544,21	56.298,13	57.062,28	57.836,80	58.621,84	59.417,53	60.224,02	Paganti	
Variazioni percentuali		0,8%	1,2%	0,6%	0,8%	1,0%	1,3%	1,2%	1,3%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	
Variazioni progressive (2018 = Base 100)																							
Traffico studio Prometeia (CAGR 1,22%)	100,00	100,78	102,04	102,64	103,44	104,51	105,83	107,10	108,49	109,97	111,46	112,97	114,51	116,06	117,63	119,23	120,85	122,49	124,15	125,84	127,55		



### c) Slide traffico annuo

**Traffico studio Prometeia (CAGR 1,22%)**

Millioni di veicoli / chilometro	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	
Traffico studio Prometeia (CAGR 1,22%)	47.217,61	47.587,70	48.180,94	48.462,04	48.839,88	49.347,72	49.968,66	50.570,54	51.228,05	51.923,39	52.628,16	53.342,50	54.066,53	54.800,39	55.544,21	56.298,13	57.062,28	57.836,80	58.621,84	59.417,53	60.224,02	Paganti
Variazioni percentuali		0,8%	1,2%	0,6%	0,8%	1,0%	1,3%	1,2%	1,3%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	
Variazioni progressive (2018 = Base 100)																						
Traffico studio Prometeia (CAGR 1,22%)	100,00	100,78	102,04	102,64	103,44	104,51	105,83	107,10	108,49	109,97	111,46	112,97	114,51	116,06	117,63	119,23	120,85	122,49	124,15	125,84	127,55	



## 4) Dettaglio investimenti

### Premessa

ASPI ha ipotizzato l'attuazione e il completamento nell'arco del periodo della Concessione di un piano di investimenti complessivo, inclusivo dell'intervento sulla Gronda di Genova, da 27,4 miliardi di euro, di cui residui 14,1 miliardi di euro da eseguirsi nel periodo 2020-2038, così articolati:

- a) 7,4 miliardi di euro (di cui 1,0 miliardi di euro nel 2020-2038) per interventi del Piano 1997;
- b) 4,2 miliardi di euro (di cui 0,5 miliardi di euro nel 2020-2038) per interventi del Piano IV Atto Aggiuntivo del 2002, al netto della Gronda di Genova;
- c) 4,3 miliardi di euro (di cui 4,1 miliardi di euro nel 2020-2038) di interventi per la Gronda di Genova;
- d) 3,3 miliardi di euro (3,0 miliardi di euro nel 2020-38) relativi alla Convenzione Unica per l'ampliamento delle corsie (ex. Art. 15) e quota parte del Piano di risanamento acustico completamento interventi Piano 2007 (piano di risanamento acustico);
- e) 4,6 miliardi di euro (1,9 miliardi di euro nel 2020-38) per interventi ricompresi nella voce "Altri Investimenti" del Piano 1997;
- f) 2,7 miliardi di euro relativi a nuovi interventi per ammodernamento della rete;
- g) 0,9 miliardi di euro per "interventi di miglioramento alla viabilità di Genova" a valle della chiusura degli accordi con il Concedente e le Autorità locali liguri.

Tale piano è in incremento di 3,7 miliardi di euro rispetto alla proposta di PEF inviata da ASPI al Concedente il 15 giugno 2018 e di 8,2 miliardi di euro rispetto all'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24 dicembre 2013. Rispetto a tale atto, l'incremento è principalmente dovuto all'inserimento degli interventi di potenziamento/ampliamento ex Art. 15, piano ammodernamento rete nonché all'adeguamento del progetto della Gronda di Genova e degli interventi per il miglioramento della viabilità di Genova.

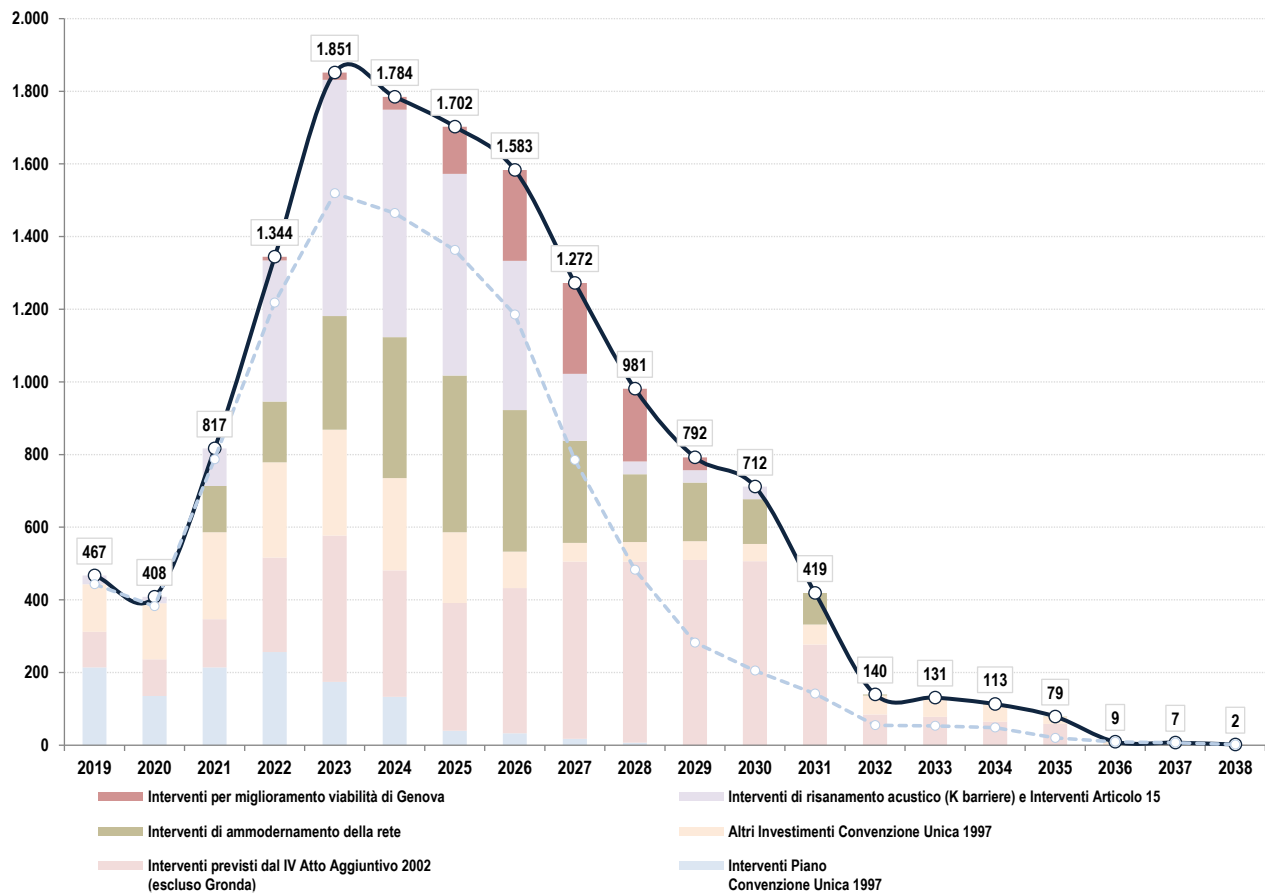
Allegato E

Principali voci di PEF	Importo totale	Importo residuo 2020-2038	Anno di completam.	Delta Proposta PEF 2018 vs PEF 2013	Delta PEF 2018 vs PEF 2020
	€Bn	€Bn		€Bn	€Bn
<b>Interventi del Piano 1997</b>	7,4	1,0	2025	0,8	0,1
<b>Interventi del Piano 2002</b> (escluso Gronda)	4,1	0,4	2023	-	-
<b>Gronda di Genova</b>	4,3	4,1	2031	1,1	-
<b>Convenzione Unica 2007 ed ex Art. 15</b>	3,3	3,0	2026	2,6	-
<b>Altri Investimenti</b>	2,0	1,5	2038	-	-
	2,6	0,4	2038	-	-
<b>Piano interventi ammodernamento rete</b>	2,7	2,7	2038	-	2,7
<b>Piano interventi miglioramento viabilità di Genova</b>	0,9	0,9	2029	-	0,9
<b>Totale</b>	<b>27,4</b>	<b>14,1</b>		<b>4,5</b>	<b>3,7</b>

ASPI si impegna inoltre in sede di prossimo aggiornamento quinquennale del PEF (2025) ad inserire, su richiesta del Concedente, ulteriori 1,3 miliardi di euro di investimenti sul capitolo di spesa dell'ammodernamento della rete, aggiornando l'importo complessivo a 15,4 miliardi di euro di investimenti fra il 2020 e il 2038. Riguardo gli ulteriori investimenti, si sottolinea che sono attualmente in corso approfondimenti; il valore stimato in 1,3 miliardi di euro potrebbe quindi subire incrementi, anche di rilevante entità.

## Allegato E

Principali voci di PEF	Importo totale	Importo residuo 2020-2038	Anno di completam.	Delta	Delta	Ulteriori interventi da inserire prossimo rinnovo PEF (2025)	Importo residuo 2038 con impegni aggiuntivi	Anno di completam.
				Proposta PEF 2018 vs PEF 2013	Proposta PEF 2020 vs PEF 2018			
	€Bn	€Bn		€Bn	€Bn	€Bn	€Bn	
Interventi del Piano 1997	7,4	1,0	2025	0,8	0,1	-	1,0	2025
Interventi del Piano 2002 (escluso Gronda)	4,1	0,4	2023	-	-	-	0,5	2023
Gronda di Genova	4,3	4,1	2031	1,1	-	-	4,1	2031
Convenzione Unica 2007 ed ex Art. 15	3,3	3,0	2026	2,6	-	-	3,0	2026
Altri Investimenti	2,0	1,5	2038	-	-	-	1,5	2038
	2,6	0,4	2038	-	-	-	0,4	2038
Piano interventi ammodernamento rete	2,7	2,7	2038	-	2,7	1,3	4,0	2038
Piano interventi miglioramento viabilità di Genova	0,9	0,9	2029	-	0,9	-	0,9	2029
<b>Totale</b>	<b>27,4</b>	<b>14,1</b>		<b>4,5</b>	<b>3,7</b>	<b>1,3</b>	<b>15,4</b>	



**Grafico 1 - Dettaglio sviluppo piano investimenti di ASPI dal 2020 al 2038**

## a) Interventi del Piano Finanziario 1997

Il Piano finanziario 1997 prevede investimenti complessivi per 7,4 miliardi di euro (di cui 1,0 miliardi di euro nel 2020-38) per il potenziamento di 232 km di rete in 15 lotti, in particolare sul tratto della A1 Milano – Napoli. E' inclusa in questo capitolo di investimenti la Variante di Valico.

L'avanzamento del Piano è pari all'86%. Sono in corso i lavori per il potenziamento della tratta Barberino – Firenze nord e Firenze sud – Incisa, che si prevede di completare entro il 2024.

Principali interventi	#LOTTI	Importo residuo €Bn	Status	Apertura al traffico
<b>Variante di Valico</b> Interventi sul territorio	11	0,2	Lavori in corso	2024
<b>A1 Barberino - Firenze Nord</b> Ampliamento alla 3° corsia	2	0,2	Lavori in corso	2021
<b>A1 Firenze sud - Incisa Lotto 1 Nord</b> Ampliamento alla 3° corsia	1	0,1	Lavori in corso	2021
<b>A1 Firenze sud - Incisa Lotto 2</b> Ampliamento alla 3° corsia	1	0,4	Affidamento	2025
<b>Altri interventi minori</b>		0,1		
<b>Piano Finanziario 1997</b>	<b>15</b>	<b>1,0</b>		

Tabella 1 - F97 – principali interventi in corso

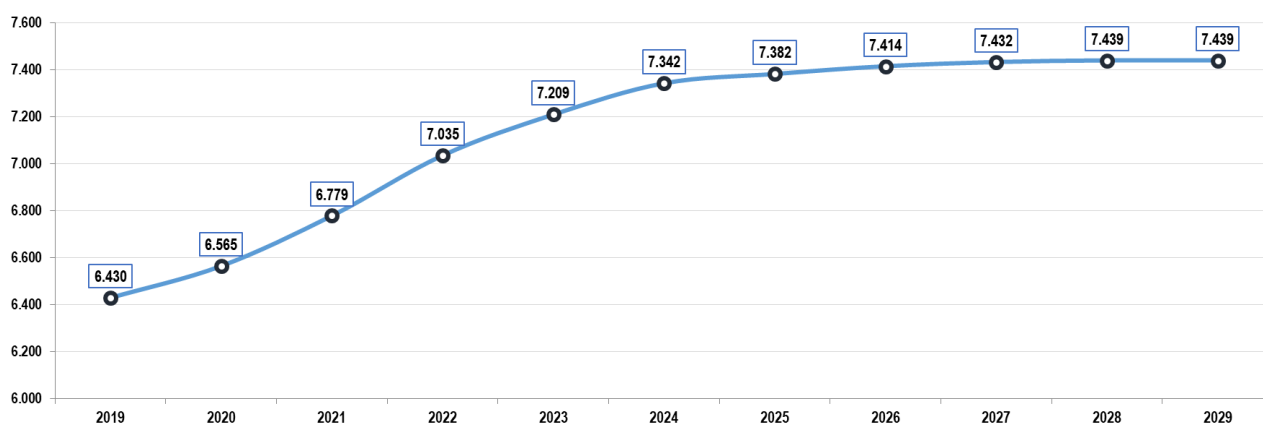


Grafico 2 - PF97 - Flusso investimenti previsto dal 2020

## b) Interventi IV Atto Aggiuntivo 2020 (al netto della Gronda di Genova)

Il IV Atto Aggiuntivo, al netto della Gronda di Genova, prevede investimenti pari a 4,15 miliardi di euro circa (0,5 miliardi di euro nel 2020-2038 circa) per il potenziamento di 275 km di rete.

L'avanzamento del Piano, al netto della Gronda di Genova, è pari al 89%. Sono in corso i lavori di completamento del potenziamento della A8, del nodo di San Benigno e della 3ª corsia della A14.

Principali interventi in corso	#LOTTI	Importo residuo €Bn	Status	Apertura al traffico
<b>A8 Milano - Lagni</b> Ampliamento alla 5ª corsia	1	0,10	Lavori in corso	2022
<b>Nodo San Benigno</b>	1	0,03	Lavori in corso	2022
<b>A14 Opere nei comuni di Fano-Pesaro</b>	4	0,09	Progettazione	2024
<b>Piano Sicurezza Gallerie</b>	30	0,14	Lavori in corso	2022
<b>Altri interventi minori</b>		0,09		
<b>Interventi IV Atto Aggiuntivo</b>	<b>36</b>	<b>0,5</b>		

Tabella 2 - IV Atto Aggiuntivo (Netto Gronda Genova) - principali interventi in corso

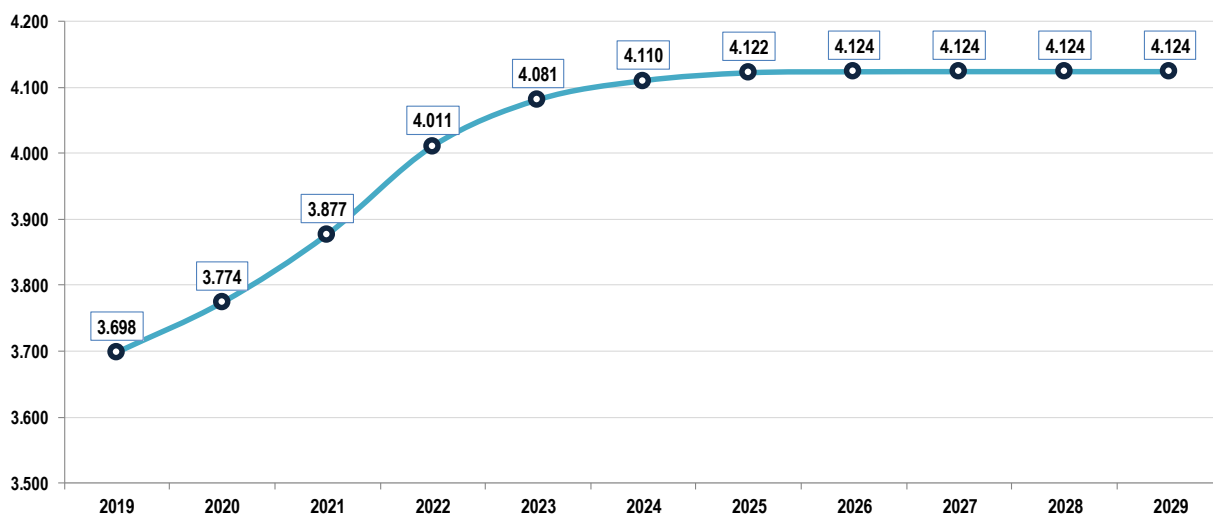


Grafico 3 - IV Atto Aggiuntivo (Netto Gronda Genova) – flusso investimenti previsto dal 2019



**Focus Piano Sicurezza Gallerie - II Fase**

Nel dicembre 2013, a seguito di interlocuzioni con la Commissione Permanente Gallerie (istituita dal MIT e nell'ambito del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) nelle quali si chiarisce la natura prescrittiva del Decreto Legislativo 264/06, viene definita un'implementazione del Piano Sicurezza Gallerie, con lo scopo di assicurare la piena compliance al D.lgs. 264/06. Tale implementazione del Piano è stata recepita nell'ambito del I Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica. Gli interventi previsti sono relativi principalmente a:

- Impianti di drenaggio;
- Impianti idrico antincendio dedicati agli enti preposti al soccorso;
- Impianti di illuminazione di evacuazione e di SOS.

Ad oggi tutte le gallerie della rete risultano equipaggiate di illuminazione di fondo a LED, nonché di ventilazione e compartimentazione by-pass e centro di controllo con rilevamento automatico di incendi e/o incidenti per fornici maggiori di 1.000 m.

<b>status interventi</b>	<b>numero di fornici</b>
da consegnare	25
lavori in corso	158
lavori ultimati	10
<b>Totale</b>	<b>193</b>

**Tabella 3 - Status interventi piano sicurezza gallerie II Fase**

## c) Gronda di Genova

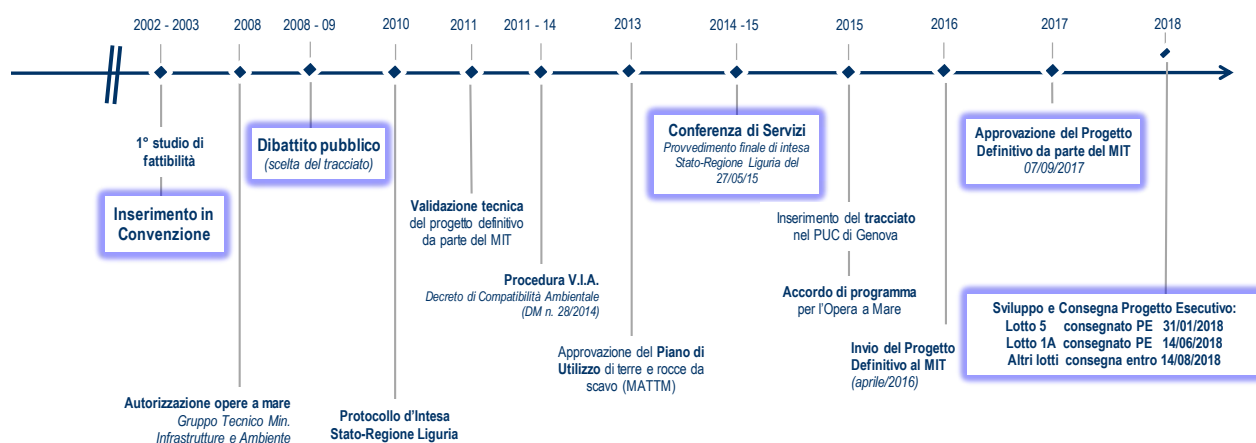
Il progetto della Gronda di Genova, incluso nel IV Atto Aggiuntivo, prevede investimenti complessivi per 4,3 miliardi di euro (di cui 4,1 miliardi di euro nel 2020-38) per il potenziamento di 40 km di rete da completarsi in 10 anni.

A settembre 2017 il Concedente ha emesso il dispositivo di approvazione del Progetto Definitivo per un importo di 4,3 miliardi di euro, rideterminando di circa -1% l'importo dei lavori rispetto al progetto definitivo inviato. Nel dispositivo vengono confermate le proposte di ASPI, inclusa la suddivisione in 10 lotti e vengono inoltre formulate richieste aggiuntive:

- Anticipare l'apertura del Potenziamento A7/A12, a parità di importi;
- Liberalizzare il tratto A10 tra Genova Aeroporto e Genova Voltri, con oneri per un valore massimo fino a 30 milioni di euro a parità d'importo complessivo e assicurando l'isopedaggio.

Ad aprile 2018 è stato approvato dal Concedente il Piano di Convalida che definisce i criteri di remunerazione, confermando l'importo del progetto definitivo approvato. Il programma inserito nel Piano di Convalida approvato dal Concedente, con verbale ex art.21 c.3 della C.U. del 06/04/18, si basa sul presupposto di affidare i lavori delle opere propedeutiche alla Collegata Pavimental, previa approvazione del ribasso da parte del Concedente.

Il progetto Esecutivo è stato inviato al Concedente il 13 Agosto 2018 ed è attualmente in attesa di approvazione.



**Grafico 4 - Gronda di Genova – Iter approvativo**

Nelle more dell'approvazione del Progetto Esecutivo ASPI ha avviato le attività propedeutiche all'avvio dei lavori, procedendo con le attività di Esproprio, rimozione delle interferenze e bonifica degli ordini bellici, avviando inoltre le prequalifiche per l'affidamento dei lotti prioritari:

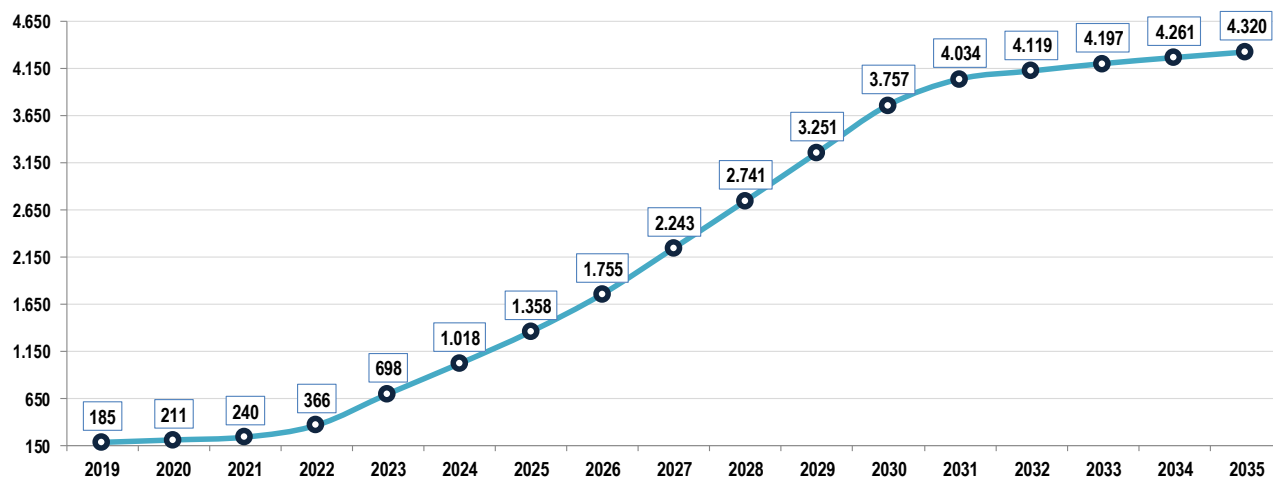
- Opere a mare (140 milioni di euro);
- Fornitura TBM (320 milioni di euro);
- Fornitura Slurrydotto (147 milioni di euro);
- Direzione Lavori (120 milioni di euro).

## Allegato E

Come previsto infine nei richiamati accordi con il Governo e le Autorità locali liguri, sottoscritti in data 14 ottobre 2021, ASPI si è impegnata ad inserire negli impegni di investimento la realizzazione dei seguenti interventi, pari a circa 100 milioni di euro, relativi al potenziamento del Nodo di San Benigno:

- Svincolo di Pegli;
- Autoparco mezzi pesanti;
- Allargamento rampe svincolo aeroporto.

Tali interventi, nelle more dello sviluppo della progettazione che consentirà un puntuale aggiornamento del valore dell'intero intervento, si intendono compresi nell'attuale stima pari a 4,3 miliardi di euro.



**Grafico 5 - Gronda di Genova – flusso investimenti previsto dal 2020**

Su esplicita richiesta dei Commissari straordinari all'emergenza di Genova e alla ricostruzione del Ponte sul Polcevera, ASPI ha affidato, in accordo con il Concedente, alla società Pavimental S.p.A. alcune delle attività previste nel Lotto 1A, urgenti in quanto interferenti con i lavori di ricostruzione del Ponte sulla Val Polcevera.

## d) Convenzione Unica: Opere ex. Art. 15 (ampliamenti corsie) e Piano di risanamento acustico (quota art.2, comma 2, lettera E Convenzione Unica 2007)

I nuovi interventi inclusi nella Convenzione Unica prevedono una spesa complessiva pari a 3,3 miliardi di euro, di cui 3,0 miliardi nel 2020-2038 così ripartiti:

- ~2,2 miliardi di euro di interventi ex Art. 15;
- ~0,7 miliardi di euro per piano di risanamento acustico (quota art.2 comma 2 lettera E della Convenzione Unica 2007);
- ~0,1 miliardi di euro per Nodo stradale di Casalecchio.

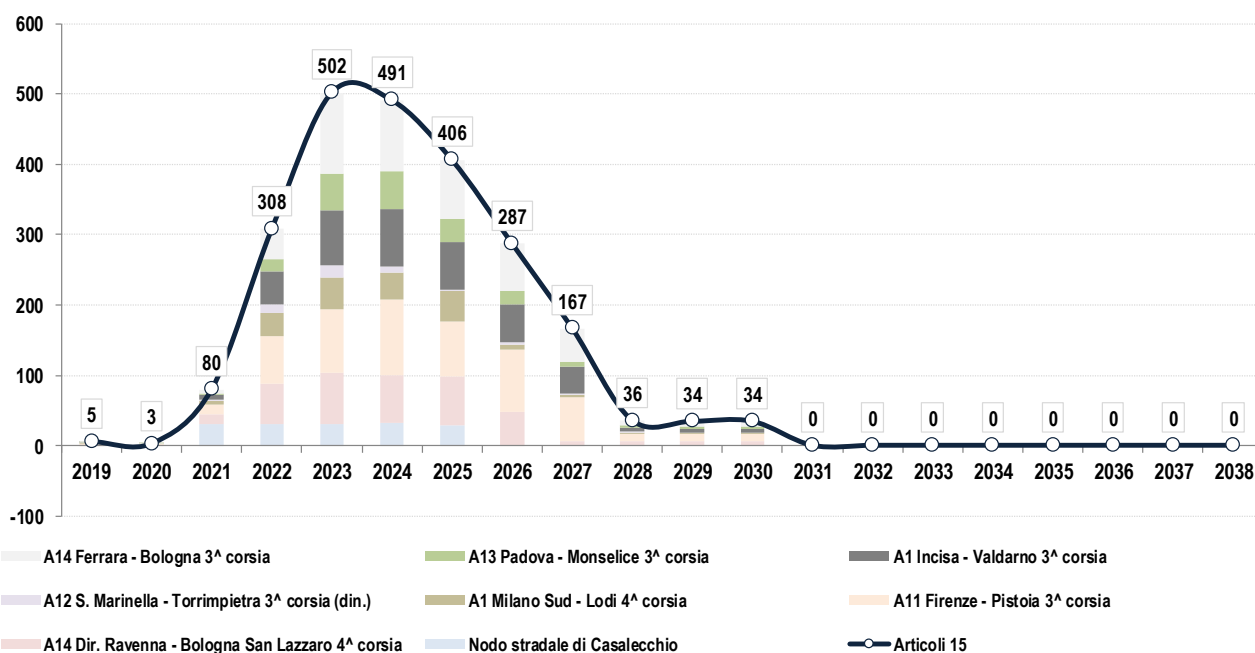
### Articoli 15

La Convenzione 2007 prevedeva lo sviluppo dei progetti preliminari per interventi di ampliamento a 3° e 4° corsie per un valore complessivo di 5 miliardi di euro e il potenziamento di 325 km di rete. I progetti preliminari di tutte le tratte sono stati sviluppati da ASPI e approvati dal Concedente a febbraio 2011.

Tra il 2015 e il 2016 ASPI e il Concedente hanno effettuato nuove valutazioni costi-benefici, aggiornando la lista degli interventi originari e individuando un gruppo di 7 interventi prioritari (in 10 lotti) del valore complessivo di 2,3 miliardi di euro per il potenziamento di 154 km di rete di cui circa 2,2 miliardi di euro ancora da sostenere. A tali interventi va aggiunta l'iniziativa relativa al "Nodo autostradale di Casalecchio" per un importo di circa 0,1 milioni di euro.

Interventi prioritari	km	#LOTTI	Importo residuo	Status	Apertura al traffico
			€Bn		
<b>A14 Ravenna – BO S.Lazzaro</b> Ampliamento alla 4° corsia	34,5	1	0,4	Approvazione Progetto Esecutivo	2025
<b>A1 Milano Sud - Lodi</b> Ampliamento alla 4° corsia	16,5	1	0,2	Approvazione Progetto Esecutivo	2024
<b>A11 Firenze - Pistoia</b> Ampliamento alla 3° corsia	26,8	2	0,5	Approvazione Progetto Esecutivo	2026
<b>A1 Incisa - Valdarno</b> Ampliamento alla 3° corsia	18,4	1	0,4	Progettazione	2026
<b>A13 Ferrara - Bologna</b> Ampliamento alla 3° corsia	32,5	3	0,5	Progettazione	2026
<b>A13 Padova - Monselice</b> Ampliamento alla 3° corsia	12,3	1	0,2	Progettazione	2026
<b>A12 Cerveteri - Torreimperia</b> Ampliamento alla 3° corsia din	13,0	1	0,1	Progettazione	2024
<b>Interventi in corso</b>	<b>154</b>	<b>10</b>	<b>2,2</b>		

**Tabella 4 - Articoli 15 - cronoprogrammi interventi prioritari**



**Grafico 6 -Articoli 15 – flusso investimenti previsto dal 2020**

**Piano di risanamento acustico**

L'intervento prevede la realizzazione di barriere antirumore lungo la rete autostradale di ASPI, in attuazione della Legge Quadro 447/95 in materia di inquinamento acustico e dei successivi Decreti attuativi (D.M. 29.11.2000 e D.P.R. 142/2004) che fissano il completamento del Piano entro il 2022. A riguardo è in atto la definizione della proposta di modifica del decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare del 29 novembre 2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei Piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore" che potrebbe prorogare il termine di ultimazione al 2026.

Gli interventi di cui sopra sono ricompresi nel Piano di Risanamento Acustico Nazionale (PRA) che ASPI ha consegnato, nel 2007, a tutti gli enti interessati (706 Comuni, 14 Regioni e Ministero dell'Ambiente) entro i termini stabiliti dalla Legge.

Il PRA copre tutta le rete gestita da Autostrade per l'Italia ed è stato suddiviso in macrointerventi operativi contigui organizzati secondo una graduatoria nazionale, sulla base dell'indice di priorità acustica definito dall'allegato 1 al DM 29/11/2000.

Gli interventi del PRA previsti nel Piano Finanziario, all' art.2 comma 2 lettere C4 ed E, riguardano le sole barriere antirumore che ricadono su tratti autostradali esistenti e non soggetti ad ampliamenti già realizzati, in realizzazione o previsti nell'Art. 15 della C.U.

L'importo stimato del Piano, per quanto concerne invece il solo art.2 comma 2 lettere E della Convenzione Unica 2007, è pari a 0,9 miliardi di euro, di cui 0,7 miliardi di euro previsti nel periodo 2020-2038.

Successivamente all'approvazione del 2013 sono stati ricompresi all'interno del PRA anche gli interventi la cui realizzazione era originariamente prevista nell'ambito dei potenziamenti in sede di cui all'art.15 della Convenzione Unica 2007 (+180 milioni di euro) non più previsti.

## e) Altri Investimenti ex Art 2 Lettera C Convenzione Unica 2007

La finalità principale del piano Altri Investimenti consiste nel potenziare e valorizzare il patrimonio autostradale esistente. Tale capitolo valorizzato in 4,6 miliardi di euro (di cui 1,9 miliardi di euro nel 2020-38) si articola come segue:

- ~2,0 miliardi di euro (di cui ~1,5 miliardi di euro nel 2020-2038) per adeguamento e potenziamento della rete autostradale;
- ~0,8 miliardi di euro (di cui ~0,2 miliardi di euro nel 2020-2018) per miglioramento degli standard di sicurezza;
- ~0,6 miliardi di euro (di cui ~0,1 miliardi di euro nel 2020-2018) per miglioramenti tecnologici sull'impiantistica;
- ~0,5 miliardi di euro (di cui ~0,04 miliardi di euro nel 2020-2038) per potenziamenti delle aree di servizio e fabbricati di esercizio;
- ~0,7 miliardi di euro (di cui ~0,1 miliardi di euro nel 2020-2038) per risanamento acustico, ulteriori investimenti sulla rete e interventi di miglioramento e manutenzione dei capitalizzati.

### **POTENZIAMENTO AREE DI SERVIZIO E FABBRICATI DI ESERCIZIO (535 €/mln - di cui 39 €/mln nel 2020-2038)**

Gli interventi sui fabbricati di esercizio sono legati alla necessità di costante adeguamento delle strutture presenti sulla rete alle norme di sicurezza ed igiene sul luogo di lavoro. Il Piano prevede l'adeguamento dei fabbricati al Testo unico sulla sicurezza del lavoro e alla relativa integrazione, alla normativa in materia ambientale (D.Lgs. 81/2008, D.Lgs. 106/2009, DM 37/08, D.Lgs. 152/06 e successivi decreti correttivi ed integrativi). Oltre a ciò sono previsti adeguamenti collegati alle operazioni invernali (compresa la realizzazione di strutture di stoccaggio per i sali antigelo e l'installazione di impianti atti alla produzione automatizzata delle soluzioni liquide di cloruro di calcio).

È incluso in tale voce il completamento del piano attuativo di adeguamento e/o ampliamento delle Aree di Servizio, con interventi su: opere civili, fabbricati, impianti e in alcuni casi piazzali di sosta/manovra e corsie di accelerazione/decelerazione, etc., finalizzato ad adeguare il livello di servizio offerto all'utenza alle effettive esigenze della rete.

### **SVINCOLI, STAZIONI E RESIDUI INVESTIMENTI IN NUOVE AUTOSTRADE (213 €/mln)**

Sono inclusi interventi sugli svincoli e su aree attigue all'infrastruttura nel caso in cui gli stessi siano funzionali al miglioramento della fluidità e della sicurezza della circolazione autostradale.

### **ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO RETE AUTOSTRADALE, POTENZIAMENTO SISTEMI LOCALI DI ADDUZIONE ALLA RETE AUTOSTRADALE, MIGLIORAMENTO VIABILITÀ' DI ACCESSO AGLI HUB PORTUALI ED ALTRI INVESTIMENTI MINORI COMPRESI 5 STAZIONI AUTOMATIZZATE (2.000 €/mln - di cui 1.453 €/mln nel 2020-2038).**

Includo, oltre al completamento della Tangenziale di Bologna e alle opere complementari della IV corsia tra Modena e Bologna, i nuovi interventi definiti nella tabella di Piano Economico Finanziario "Altri Investimenti (art. 2 comma 2 punto C3)". Tale Piano di investimenti prevede una spesa complessiva di 2,0 miliardi di euro, di cui 1,5 miliardi di euro residui.

Principali interventi	Importo residuo	Status	Apertura al traffico
	€Bn		
IV Corsia dinamica A4	0,10	Lavori in corso	2022
Opere Nodo di Bologna (Passante + Opere di Adduzione)	0,79	Progettazione	2027
Nuove iniziative sul territorio	0,53	Progettazione	2034
Interventi minori	0,04		
<b>Altri inv. P.to C3</b>	<b>1,5</b>		

**Tabella 5 - Altri investimenti P.to C3 – Dettaglio iniziative**

**BARRIERE ANTIRUMORE (347 €/mln - di cui 96 €/mln nel 2020-2038)**

Entro il 2022 è previsto il completamento del piano di risanamento acustico richiesto dalle prescrizioni di legge (Legge 447 del 1995, Decreto Ministero Ambiente 29 novembre 2000, Decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 2004 n. 142). A riguardo è in atto la definizione della proposta di modifica del decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare del 29 novembre 2000 “Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei Piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore” che potrebbe prorogare il termine di ultimazione al 2026.

È stato altresì valorizzato l’intervento di risanamento nel comune di Genova in località Prà Palmaro - Macrointervento 8 completamento, per il quale in data 29 gennaio 2018 è stato accertato ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dall’art. 3 del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, e s.m.i. il perfezionamento del procedimento di intesa Stato-Regione Liguria.

L’importo complessivo stimato del Piano, per quanto concerne il solo capitolo Altri Investimenti, è pari a 0,3 miliardi di euro, di cui 0,1 miliardi di euro nel periodo 2020-2038.

**MIGLIORAMENTO STANDARD DI SICUREZZA (804 €/mln - di cui 217 €/mln nel 2020-2038)**

Gli investimenti sul corpo autostradale sono volti al trattamento dei piedritti delle gallerie mirati al miglioramento della visibilità in galleria, ad interventi di tipo continuativo per il miglioramento della sicurezza su opere d’arte (regolazione e adeguamento funzionale di sistemi idraulici, sottovia, ponticelli, tombini e installazione di barriere paramassi), alla realizzazione di nuove strutture di sostegno-protezione.

Si prevede il completamento del piano pluriennale di riqualifica delle tratte con prevalenza di barriere laterali a doppia onda di primo impianto (1a generazione), attraverso l’utilizzo di dispositivi marcati CE per l’installazione su terra e su cordolo (Bordo Ponte); il tutto, salvo ulteriori esigenze emergenti, su tratti significativi individuati dal progettista, ubicati all’interno delle seguenti tratte autostradali:

- A01 Parma – Vado
- A01 Chiusi – Fiano
- A01 Diramazione Roma Sud
- A01 Diramazione Roma Nord
- A01 Frosinone – Napoli
- A09 Lainate – Como – Chiasso
- A12 Roma – Civitavecchia
- A13 Bologna – Padova + Diramazione Ferrara
- A14 Cattolica – Pescara
- A14 Diramazioni Ramo Verde e Ravenna + Tangenziale di Bologna
- A14 Pescara – Poggio imperiale
- A14 Poggio Imperiale – Taranto
- A16 Napoli – Canosa
- A23 Udine – Tarvisio
- A26 Genova – Gravellona + Diramazioni Predosa e Santhià
- A27 Mestre – Belluno
- A30 Caserta – Salerno

Altre attività riguarderanno:

- interventi localizzati per la riqualifica delle barriere spartitraffico e di bordo laterale a doppia onda di primo impianto su opera d'arte;
- ulteriori interventi potranno riguardare la sostituzione e/o integrazione di altre barriere esistenti, in relazione al loro stato di conservazione e/o funzionamento.

Si prevedono anche interventi per la sicurezza riferiti a punti singoli ed interventi di installazione di dispositivi accessori (varchi amovibili spartitraffico – assorbitori per cuspidi – terminali semplici o testati, transizioni, etc.) e interventi per adeguamento relativi alle operazioni invernali quali ad esempio la realizzazione/adeguamento rampe di conversione.

#### **MIGLIORAMENTI TECNOLOGICI SULL'IMPIANTISTICA (555 €/mln - di cui 134 €/mln nel 2020-2038)**

Fra gli interventi ricadenti in tale ambito, a titolo esemplificativo si cita:

- adeguamento dei sistemi di esazione allo standard EMV per l'accettazione delle carte di credito a chip in tutte le piste di uscita manuali ed automatiche;
- adeguamento dei sistemi di esazione al Percorso Reale per l'individuazione dei percorsi effettivi dell'utenza ai fini della determinazione del pedaggio secondo le Direttive Europee 2004/52 del 29 aprile 2004 e 2009/750 dell'8 ottobre 2009;
- piano di sostituzione/automazione attraverso l'installazione di nuove casse automatiche di nuova generazione.

Non sono inclusi in tale capitolo di spesa gli interventi ricadenti nell'ambito dei "*Piano adeguamento e ammodernamento, anche tecnologico, della rete*" art. 2, comma 2, lettera "E" punto 4.1.

#### **ALTRI INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO E DI MANUTENZIONE CAPITALIZZATI (186 €/mln)**

Sono inclusi tutti gli interventi di manutenzione capitalizzabili, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo, la posa di drenante strutturale in sovrassessore, i trattamenti superficiali ad alta aderenza, la



## Allegato E

riqualifica della pavimentazione delle aiuole spartitraffico con l'aumento della larghezza carrabile e altri interventi puntuali di miglioramento delle prestazioni e/o durabilità dell'infrastruttura.

### **INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA**

Si precisa che nell'ambito della voce Altri Investimenti confluiscono anche gli interventi di miglioramento dell'infrastruttura riportati nell'ex Allegato F2 della Convenzione Unica, ossia interventi non Nominativi, da realizzare interamente su aree in Concessione ricadenti nelle tipologie di intervento riportate nel medesimo Allegato F2.

## f) Relazione “Piano adeguamento e ammodernamento della rete”

Con riferimento all’art. 2 comma 2 lettera “E” punto 4, in tale voce di spesa sono racchiuse una serie di iniziative finalizzate all’adeguamento e ammodernamento della rete in Concessione. L’impegno complessivo di tali iniziative è stimabile in 2,7 miliardi di euro.

Tale importo è stato distribuito preliminarmente sui capitoli di spesa sotto descritti. Pertanto la distribuzione che ne deriva sarà suscettibile di affinamenti per quel che concerne l’allocazione degli importi ai vari capitoli di spesa, anche in ragione degli effetti rivenienti dalla finalizzazione dei progetti esecutivi dei singoli interventi.

Nel seguito, vengono illustrati in dettaglio i principali capitoli di spesa inclusi nella presente proposta PEF:

### ▪ **ADEGUAMENTO NORMATIVO OPERE D’ARTE E INTERVENTO SU CORPO AUT.LE (445 M€):**

#### ▪ ADEGUAMENTO SISMICO DELLE OPERE D’ARTE ESISTENTI

In tale voce rientrano gli interventi finalizzati ad aumentare la sicurezza delle opere dal punto di vista sismico, intrapresi a seguito dell’esito delle “Valutazioni del Rischio Sismico” (verifica necessaria ai sensi dell’art.2, comma 3, dell’Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3274 del 20 marzo 2003 e ss.mm.ii), e nel rispetto dei range temporali definiti dalla normativa in materia. Le opere su cui si prevede di intervenire e la valorizzazione economica ed esse associata è da ritenersi provvisoria e suscettibile di modifiche, in relazione all’ultimazione delle valutazioni ad oggi ancora in corso.

A valle del completamento delle indagini e delle analisi potrà definirsi un piano puntuale di interventi, ed una valorizzazione più puntuale potrà avvenire all’esito dello sviluppo dei singoli progetti esecutivi e delle relative procedure di affidamento.

#### ▪ SOSTITUZIONE ARGINELLI

Sulla base del catasto delle barriere installate sulla rete di ASPI, degli interventi di potenziamento della rete realizzati successivamente all’anno 2000 (che hanno comportato l’adeguamento degli arginelli agli attuali standard) e degli interventi di riqualifica delle barriere di sicurezza, sono state identificate le tratte autostradali ricadenti nel perimetro del piano risultate pari a circa 2.450 km di estensione di carreggiate lorde, all’interno delle quali risultano installate barriere metalliche bordo laterale per circa 1.760 km.

Per una prima stima economica del piano è stato applicato un costo medio unitario, stimato per metro lineare di intervento, pari a ~124 €/m, sulla base di analisi prezzi ad hoc del prezzario ANAS.

Una valorizzazione più puntuale potrà avvenire solo a completamento dello sviluppo dei singoli progetti esecutivi e a valle delle relative procedure di affidamento.

#### ▪ ADEGUAMENTO PONTI E VIADOTTI

In tale capitolo sono ricompresi gli interventi di ammodernamento e adeguamento sulle opere d’arte maggiori (ponti e viadotti) con un costo medio stimato ad oggi di ca. 1 milione di euro ad opera.

## Allegato E

- VERIFICHE E POTENZIALI INTERVENTI STRUTTURALI LEGATI ALL'INSTALLAZIONE DELLE BARRIERE INTEGRATE

In tale capitolo sono comprese le verifiche a valle dell'installazione delle barriere integrate ed i possibili interventi strutturali che ne conseguono.

Una valorizzazione più puntuale dell'intero piano avverrà al completamento dello sviluppo dei singoli progetti esecutivi e a valle delle relative procedure di affidamento.

### ▪ **INTERVENTI SU GALLERIE -MIGLIORAMENTO VISIBILITA' E INTERVENTI STRUTTURALI - (874 M€):**

- INTERVENTI STRUTTURALI GALLERIE:

Attraverso i database aziendali è stato eseguito un primo censimento sui 354 km di gallerie della rete ed è stato definito un piano di indagini finalizzato a determinare lo 'Stato 0' delle Gallerie, identificando così la distribuzione territoriale e le caratteristiche principali, suddividendo le attività secondo due priorità:

- Priorità 1, per 197 km di gallerie non impermeabilizzate costruite prima degli anni '80;
- Priorità 2, per 156 km di gallerie impermeabilizzate costruite dopo gli anni '80.

Gli eventuali interventi di ammodernamento saranno pianificati in conseguenza al Piano di Assessment che darà risultanze tecniche riguardante tempi e tipologie di intervento.

Per la stima del piano sono stati considerati costi storici per interventi analoghi ed è stato ipotizzato di intervenire sul 50% delle gallerie di Priorità 1 (197 km) per un totale di circa 100 km e uno sviluppo medio di galleria pari a 22 m a 3 corsie.

Una valorizzazione più puntuale potrà avvenire solo a completamento della fase ispettiva e a valle delle relative procedure di affidamento.

- MIGLIORAMENTO VISIBILITA' - GALLERIE:

Ipotizzato di intervenire con interventi di impermeabilizzazione/trattamento delle superfici dei piè dritti e finalizzati al miglioramento della visibilità.

### ▪ **RIQUALIFICA BARRIERE DI SICUREZZA ANTE DM 223/92 (1.211 €/mln)**

Sulla base del catasto delle barriere installate sulla rete di ASPI sono stati identificati i tratti con prevalenza di tale tipologia di barriere di sicurezza ante DM 223/92 previste dal «Catalogo Generale delle Barriere di Sicurezza» del 1988 e sono quindi stati identificati i km complessivi da riqualificare (~3.100 km) suddivisi in spartitraffico (~1.300 km), bordo laterale (~1.400 km) e bordo ponte (~380 km).

Per una prima stima economica del piano è stato applicato un costo medio unitario a metro lineare per la singola tipologia di barriera da sostituire (~420 €/m spartitraffico, ~160 €/m bordo laterale e ~800 €/m bordo ponte) sulla base di:

- bordo laterale/ponte: ultimi affidamenti effettuati;
- spartitraffico: analisi prezzi ad hoc su base prezzario ANAS.

Una valorizzazione più puntuale potrà avvenire solo a completamento dello sviluppo dei singoli progetti esecutivi e a valle delle relative procedure di affidamento.

### ▪ **RIQUALIFICA BARRIERE DI SICUREZZA SU CAVALCAVIA ENTI TERZI E RAMI DI SVINCOLO - (40 M€):**

- RIQUALIFICA BARRIERE DI SICUREZZA CAVALCAVIA ENTI TERZI:

La voce in esame riguarda interventi di riqualifica delle barriere di sicurezza lungo i cavalcavia di Enti Terzi, eseguiti da Aspi eventualmente in danno agli stessi.

## Allegato E

Sono altresì ricompresi nella presente voce gli interventi di riqualifica delle barriere di sicurezza installate lungo alcuni svincoli autostradali della rete in Concessione.

### ▪ **INTERVENTI DI ADEGUAMENTO DELLA RETE AUTOSTRADALE IN TERMINI DI ARREDO TECNOLOGICO - (97 M€):**

All'interno della presente voce sono ricompresi sia interventi di adeguamento tecnologico della rete e dell'arredo impiantistico sia le iniziative di trasformazione digitale, finalizzati all'introduzione di soluzioni, metodi e tecnologie avanzate. A titolo esemplificativo e non esaustivo, si segnala:

- sistemi e dispositivi di asset management, monitoraggio, diagnostica e nuove tecnologie (es. droni);
- modelli e piattaforme di "digital transformation";
- sistemi integrati di osservazione (traffico, sicurezza, etc.) e/o di scambio flussi informativi (da e verso pubbliche amministrazioni, utenza, gestori, etc.);
- sistemi di scambio informazioni tra infrastruttura e veicoli/utenti;
- sistemi dinamici di segnalazione e governo del traffico, dispositivi di illuminazione adattivi;
- dispositivi, tecnologie ed installazioni atti a favorire forme di mobilità sostenibile;
- aggiornamento dei sistemi di esazione (es. progetto PISTA 2.0);
- altri interventi e progetti relativi a componenti/apparati/materiali/tecnologie di nuova introduzione (anche sperimentali), finalizzati a perseguire il modello "smart road" migliorando la mobilità, la connettività e l'interoperabilità.

Una valorizzazione puntuale potrà avvenire a completamento dell'individuazione delle esigenze ed indirizzi, e dello sviluppo dei singoli progetti.

Infine, si segnala che, relativamente a tale ambito di investimenti, è stato confermato il valore economico complessivo del piano trasmesso al Concedente, fermo restando che la scrivente ha individuato un piano di interventi integrativi, per un valore stimabile in 1,3 miliardi di euro, impegnandosi ad inserire, su richiesta del Concedente, tali interventi integrativi (che potrebbero subire incrementi di valore rilevanti, conseguenti agli approfondimenti attualmente in corso) nel prossimo aggiornamento quinquennale di PEF (2025).

La distribuzione dell'ulteriore importo, fermo restando l'importo complessivo, è anch'essa da intendersi preliminare e suscettibile di affinamenti per quel che concerne l'allocazione degli importi ai vari capitoli di spesa, anche in ragione degli effetti rivenienti dalla finalizzazione dei progetti esecutivi dei singoli interventi, come visibile nella tabella allegata.

						Proposta PEF	Non incluso in proposta PEF	
	al 2019	2020-2024	2025-2029	2030-2034	2035-2038		Integrazioni	Piano con interventi integrativi
	€mio	€mio	€mio	€mio	€mio	€mio	€mio	
Interventi di adeguamento della rete autostradale in termini di arredo tecnologico (incluso "smart roads", etc.).	-	85,7	12,0	-	-	98	+ 403	501
Adeguamento normativo opere d'arte e interventi su corpo autostradale	0,9	322,0	105,6	11,7	4,7	445	+ 344	789
Riqualifica barriere di sicurezza ante DM 223/92	-	409,6	723,4	78,0	-	1.211	+ 0	1.211
Riqualifica barriere di sicurezza su cavalcavia enti terzi e rami di svincolo	-	40,2	-	-	-	40	+ 235	275
Interventi su Gallerie (Miglioramento visibilità ed interventi strutturali)	-	138,1	610,0	126,0	-	874	+ 330	1.204
<b>Piano Adeguamento e Ammodernamento rete</b>	<b>1</b>	<b>996</b>	<b>1.451</b>	<b>216</b>	<b>5</b>	<b>2.668</b>	<b>+ 1.312</b>	<b>3.980</b>

**Tabella 6 - Dettaglio Piano Ammodernamento Rete e quota da inserire nel prossimo aggiornamento quinquennale di PEF (2025)**

## g) Relazione agli interventi di Miglioramento alla viabilità di Genova

A seguito della chiusura degli Accordi sottoscritti in data 14 ottobre 2021 con il Governo e con le Autorità locali liguri, ASPI si è impegnata a progettare e realizzare due opere principali nel territorio di Genova con onere a proprio carico pari a 930 milioni di euro, al fine di migliorare la viabilità del capoluogo ligure.

I due interventi sopra citati sono il Tunnel Subportuale di Genova e lo Svincolo di Valfontanabuona. Gli investimenti saranno realizzati nel periodo 2022-2029 e sono stimati ad oggi per un totale di 930 milioni di euro; eventuali oneri aggiuntivi derivanti dall'approvazione dei progetti definitivi/esecutivi di tali opere, saranno soggetti a remunerazione tariffaria.

Tunnel Subportuale di Genova (700 milioni di euro): il tracciato del tunnel prevede il collegamento diretto (m 2750) tra Lungomare Canepa – San Benigno e la riconnessione con la sopraelevata cittadina. L'opera si pone come alternativa alla sopraelevata, la cui parziale sostituzione, migliorerà la viabilità e rappresenterà un ammodernamento/riqualifica del centro storico.

Svincolo di Valfontanabuona (230 milioni di euro): Il progetto prevede la realizzazione: (i) di uno svincolo completo che si innesta sul tratto di Autostrada A12, (ii) di due gallerie di lunghezza rispettivamente pari a 2088m (galleria Caravaggio) e 2585m (galleria Valfontanabuona). L'opera ha la finalità di migliorare la viabilità, ridurre i costi di transito e supportare la crescita economica.

Le schede seguenti distintamente dettagliano gli investimenti riepilogandoli per:

- investimenti realizzati e da realizzare con ripartizione annuale (1/1-31/12);
- investimenti riconoscibili in termini di remunerazione (periodo 30/9 a.p. – 30/9 a.c.);
- investimenti riconosciuti a tariffa (scheda h.2);
- investimenti non remunerati (tabella h.3).

## h) Tabella Riepilogo Investimenti

### h.1) Ripartizione annuale dell'investimento

	Eseguito al 2018	2019	Eseguito al 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE	TOTALE 2019-2038	TOTALE 2020-2038
<i>Importi in euro/migliaia</i>																									
<b>Interventi Piano Convenzione Unica 1997</b>	6.215.728	213.857	6.429.585	135.180	213.825	256.506	173.892	132.940	39.612	32.811	17.760	7.036	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.439.147	1.223.419	1.009.562
<b>Altri Investimenti Convenzione Unica 1997</b>	2.568.923	130.638	2.699.561	154.441	239.327	262.559	291.920	253.716	194.782	100.459	51.317	53.941	51.824	47.709	55.152	51.851	51.525	47.339	18.706	7.808	4.625	1.820	4.640.381	2.071.458	1.940.820
<b>Interventi previsti dal IV Atto Aggiuntivo 2002</b>	3.784.841	98.347	3.883.188	101.364	132.903	259.607	402.670	348.449	351.533	399.303	487.686	498.038	509.793	506.447	277.157	84.550	77.913	64.328	58.822	-	-	-	8.443.752	4.658.911	4.560.564
<b>Nuovi Interventi di Convenzione Unica 2007:</b> Interventi di risanamento acustico ulteriori rispetto a quelli riportati alla lettera C4 Altri Investimenti	190.576	18.960	209.536	14.619	22.862	80.637	148.124	135.182	148.792	123.348	17.389	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	900.489	709.914	690.954
<b>Interventi proposti nel PEF Giugno 2018:</b> Interventi originariamente individuati dall'art.15 della Convenzione Unica 2007	50.671	5.405	56.076	2.574	80.044	307.813	501.933	490.956	405.961	287.019	166.769	35.651	34.205	34.202	-	-	-	-	-	-	-	-	2.403.202	2.352.531	2.347.126
<b>Interventi proposti nel PEF 2020:</b> Nuovi interventi di adeguamento ed ammodernamento della rete	904	-	904	-	127.565	167.092	312.852	388.119	431.782	390.025	281.401	186.483	161.339	123.176	86.591	3.159	1.571	1.209	1.199	1.317	2.231	-	2.668.017	2.667.113	2.667.113
<b>Interventi di Miglioramento alla viabilità di Genova</b>	-	-	-	-	-	10.000	20.000	35.000	130.000	250.000	250.000	200.000	35.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	930.000	930.000	930.000
<b>Totale Investimenti</b>	12.811.643	467.206	13.278.850	408.179	816.527	1.344.215	1.851.391	1.784.362	1.702.462	1.582.964	1.272.322	981.150	792.161	711.533	418.900	139.560	131.009	112.876	78.727	9.125	6.857	1.820	27.424.988	14.613.345	14.146.139
<b>* di cui Gronda di Genova</b>	160.571	24.167	184.738	25.895	29.487	125.877	332.289	319.714	339.544	397.777	487.445	498.038	509.793	506.447	277.157	84.550	77.913	64.328	58.822	-	-	-	4.319.816	4.159.245	4.135.077

## h.2) Investimento riconosciuto a tariffa (30/09/a.p.\* – 30/09/a.c.)

INVESTIMENTI RICONOSCIBILI		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2020-2038	
<i>Anas '97</i>	<i>In corso/ultimato</i>	96.078	141.122	133.723	68.489	34.033	24.252	21.988	18.770	11.476	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	549.930
	<i>da affidare/avviare</i>	5.307	53.042	112.113	126.057	109.145	38.692	12.523	2.753	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	459.631
	<b>Totale</b>	<b>101.385</b>	<b>194.164</b>	<b>245.836</b>	<b>194.546</b>	<b>143.178</b>	<b>62.944</b>	<b>34.511</b>	<b>21.522</b>	<b>11.476</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1.009.562</b>
<i>Altri investimenti (conv. '97)</i>	<i>In corso/ultimato</i>	71.358	111.630	59.190	32.938	25.186	19.051	7.354	1.663	2.096	1.750	375	-	-	-	-	-	-	-	-	-	332.589
	<i>da affidare/avviare</i>	31.603	119.346	197.561	251.641	238.081	190.465	116.686	61.940	51.189	50.603	48.362	53.291	52.676	51.606	48.385	25.864	10.533	5.421	2.976	-	1.608.231
	<b>Totale</b>	<b>102.961</b>	<b>230.976</b>	<b>256.751</b>	<b>284.579</b>	<b>263.267</b>	<b>209.515</b>	<b>124.040</b>	<b>63.603</b>	<b>53.285</b>	<b>52.353</b>	<b>48.737</b>	<b>53.291</b>	<b>52.676</b>	<b>51.606</b>	<b>48.385</b>	<b>25.864</b>	<b>10.533</b>	<b>5.421</b>	<b>2.976</b>	-	<b>1.940.820</b>
<i>IV AA 2002 (*)</i>	<i>In corso/ultimato</i>	34.859	98.859	78.666	48.597	24.250	9.352	2.482	508	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	297.635
	<i>da affidare/avviare</i>	21.068	46.254	149.265	318.307	337.754	341.409	384.878	465.082	495.390	506.855	507.284	334.479	132.702	79.572	67.724	60.199	14.706	-	-	-	4.262.928
	<b>Totale</b>	<b>55.927</b>	<b>145.113</b>	<b>227.931</b>	<b>366.904</b>	<b>362.004</b>	<b>350.762</b>	<b>387.361</b>	<b>465.590</b>	<b>495.450</b>	<b>506.855</b>	<b>507.284</b>	<b>334.479</b>	<b>132.702</b>	<b>79.572</b>	<b>67.724</b>	<b>60.199</b>	<b>14.706</b>	-	-	-	<b>4.560.563</b>
<i>K barriere</i>	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	10.965	20.801	66.193	131.253	138.417	145.389	129.709	43.879	4.347	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	690.954
	<b>Totale</b>	<b>10.965</b>	<b>20.801</b>	<b>66.193</b>	<b>131.253</b>	<b>138.417</b>	<b>145.389</b>	<b>129.709</b>	<b>43.879</b>	<b>4.347</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>690.954</b>
<i>K art. 15</i>	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	118.683	250.871	453.403	493.700	427.210	316.754	196.831	68.430	34.566	34.203	8.550	-	-	-	-	-	-	-	-	2.403.202
	<b>Totale</b>	-	<b>118.683</b>	<b>250.871</b>	<b>453.403</b>	<b>493.700</b>	<b>427.210</b>	<b>316.754</b>	<b>196.831</b>	<b>68.430</b>	<b>34.566</b>	<b>34.203</b>	<b>8.550</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>2.403.202</b>
<i>Ammodernamenti</i>	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	96.578	157.210	276.412	369.303	420.867	400.464	308.557	210.213	167.625	132.717	95.737	24.017	1.968	1.300	1.202	1.288	2.003	558	-	2.668.017
	<b>Totale</b>	-	<b>96.578</b>	<b>157.210</b>	<b>276.412</b>	<b>369.303</b>	<b>420.867</b>	<b>400.464</b>	<b>308.557</b>	<b>210.213</b>	<b>167.625</b>	<b>132.717</b>	<b>95.737</b>	<b>24.017</b>	<b>1.968</b>	<b>1.300</b>	<b>1.202</b>	<b>1.288</b>	<b>2.003</b>	<b>558</b>	-	<b>2.668.017</b>
<i>Interventi miglioramento viabilità Genova</i>	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	7.500	17.500	31.250	106.250	220.000	250.000	212.500	76.250	8.750	-	-	-	-	-	-	-	-	-	930.000
	<b>Totale</b>	-	-	<b>7.500</b>	<b>17.500</b>	<b>31.250</b>	<b>106.250</b>	<b>220.000</b>	<b>250.000</b>	<b>212.500</b>	<b>76.250</b>	<b>8.750</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>930.000</b>
<b>TOTALE</b>	<i>In corso/ultimato</i>	202.295	351.611	271.579	150.024	83.469	52.655	31.823	20.941	13.633	1.750	375	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.180.155
	<i>da affidare/avviare</i>	68.943	454.704	940.714	1.574.573	1.717.650	1.670.281	1.581.015	1.329.042	1.042.069	835.899	731.315	492.058	209.395	133.147	117.409	87.264	26.526	7.424	3.534	-	13.022.963
	<b>Totale</b>	<b>271.238</b>	<b>806.315</b>	<b>1.212.293</b>	<b>1.724.597</b>	<b>1.801.119</b>	<b>1.722.937</b>	<b>1.612.839</b>	<b>1.349.982</b>	<b>1.055.702</b>	<b>837.649</b>	<b>731.690</b>	<b>492.058</b>	<b>209.395</b>	<b>133.147</b>	<b>117.409</b>	<b>87.264</b>	<b>26.526</b>	<b>7.424</b>	<b>3.534</b>	-	<b>14.203.118</b>
<i>Personale capitalizzato</i>	23.700	32.432	33.942	35.170	36.269	36.156	34.155	31.619	28.097	18.382	9.159	5.499	2.855	2.022	1.838	1.537	1.132	967	754	-	335.684	
<b>TOTALE</b>	<b>294.938</b>	<b>838.747</b>	<b>1.246.235</b>	<b>1.759.767</b>	<b>1.837.388</b>	<b>1.759.092</b>	<b>1.646.993</b>	<b>1.381.601</b>	<b>1.083.799</b>	<b>856.031</b>	<b>740.849</b>	<b>497.558</b>	<b>212.250</b>	<b>135.169</b>	<b>119.247</b>	<b>88.801</b>	<b>27.658</b>	<b>8.391</b>	<b>4.288</b>	-	<b>14.538.802</b>	
<i>(*) di cui Gronda di Genova</i>	<i>In corso/ultimato</i>	2.194	9.101	10.236	8.773	2.847	250	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33.400
	<i>da affidare/avviare</i>	17.228	19.489	91.543	271.913	320.011	334.336	383.219	465.028	495.390	506.855	507.284	334.479	132.702	79.572	67.724	60.199	14.706	-	-	-	4.101.677
	<b>Totale</b>	<b>19.421</b>	<b>28.589</b>	<b>101.780</b>	<b>280.686</b>	<b>322.858</b>	<b>334.586</b>	<b>383.219</b>	<b>465.028</b>	<b>495.390</b>	<b>506.855</b>	<b>507.284</b>	<b>334.479</b>	<b>132.702</b>	<b>79.572</b>	<b>67.724</b>	<b>60.199</b>	<b>14.706</b>	-	-	-	<b>4.135.077</b>
<i>Investimenti non riconosciuti</i>	294.938	243.850	517.361	168.851	31.250	106.250	220.000	250.000	212.500	76.250	8.750	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.130.000
<i>Investimenti non riconosciuti (progressivo)</i>	294.938	538.788	1.056.149	1.225.000	1.256.250	1.362.500	1.582.500	1.832.500	2.045.000	2.121.250	2.130.000	2.130.000	2.130.000	2.130.000	2.130.000	2.130.000	2.130.000	2.130.000	2.130.000	2.130.000	-	-
<i>Manutenzioni straordinarie riconosciute nella Componente di Costruzione</i>	410.000	256.000	190.000	176.000	168.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.200.000
<i>Manutenzioni straordinarie riconosciute nella Componente di Costruzione (progressivo)</i>	410.000	666.000	856.000	1.032.000	1.200.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

\* Per l'anno 2020 il valore dell'anno precedente è il 31/12/2019

h.3) Dettaglio investimento non remunerato (30/09/a.p.\* – 30/09/a.c.)

<b>INVESTIMENTI NON RICONOSCIUTI</b>		<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>	<b>2034</b>	<b>2035</b>	<b>2036</b>	<b>2037</b>	<b>2038</b>	<b>Totale 2020-2038</b>
<i>Anas '97</i>	<i>In corso/ultimato</i>	96.078	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96.078
	<i>da affidare/avviare</i>	5.307	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.307
	<b>Totale</b>	<b>101.385</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>101.385</b>
<i>Altri investimenti (conv. '97)</i>	<i>In corso/ultimato</i>	71.358	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71.358
	<i>da affidare/avviare</i>	31.603	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31.603
	<b>Totale</b>	<b>102.961</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>102.961</b>
<i>IV AA 2002</i>	<i>In corso/ultimato</i>	34.859	9.101	10.236	8.773	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62.968
	<i>da affidare/avviare</i>	21.068	19.489	91.543	38.702	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	170.803
	<b>Totale</b>	<b>55.927</b>	<b>28.589</b>	<b>101.780</b>	<b>47.475</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>233.771</b>
<i>K barriere</i>	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	10.965	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.965
	<b>Totale</b>	<b>10.965</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>10.965</b>
<i>K art. 15</i>	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	118.683	250.871	64.534	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	434.088
	<b>Totale</b>	-	<b>118.683</b>	<b>250.871</b>	<b>64.534</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>434.088</b>
<i>Amodernamenti</i>	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	96.578	157.210	39.343	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	293.130
	<b>Totale</b>	-	<b>96.578</b>	<b>157.210</b>	<b>39.343</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>293.130</b>
<i>Interventi di Miglioramento alla viabilità di Genova</i>	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	7.500	17.500	31.250	106.250	220.000	250.000	212.500	76.250	8.750	-	-	-	-	-	-	-	-	930.000
	<b>Totale</b>	-	-	<b>7.500</b>	<b>17.500</b>	<b>31.250</b>	<b>106.250</b>	<b>220.000</b>	<b>250.000</b>	<b>212.500</b>	<b>76.250</b>	<b>8.750</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>930.000</b>
<b>TOTALE</b>	<i>In corso/ultimato</i>	202.295	9.101	10.236	8.773	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	230.404
	<i>da affidare/avviare</i>	68.943	234.749	507.125	160.079	31.250	106.250	220.000	250.000	212.500	76.250	8.750	-	-	-	-	-	-	-	-	1.875.896
	<b>Totale</b>	<b>271.238</b>	<b>243.850</b>	<b>517.361</b>	<b>168.851</b>	<b>31.250</b>	<b>106.250</b>	<b>220.000</b>	<b>250.000</b>	<b>212.500</b>	<b>76.250</b>	<b>8.750</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>2.106.300</b>
<i>Personale capitalizzato</i>	23.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23.700
<b>Investimenti non riconosciuti</b>	<b>294.938</b>	<b>243.850</b>	<b>517.361</b>	<b>168.851</b>	<b>31.250</b>	<b>106.250</b>	<b>220.000</b>	<b>250.000</b>	<b>212.500</b>	<b>76.250</b>	<b>8.750</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>2.130.000</b>
<b>Investimenti non riconosciuti (progressivo)</b>	<b>294.938</b>	<b>538.788</b>	<b>1.056.149</b>	<b>1.225.000</b>	<b>1.256.250</b>	<b>1.362.500</b>	<b>1.582.500</b>	<b>1.832.500</b>	<b>2.045.000</b>	<b>2.121.250</b>	<b>2.130.000</b>	<b>2.130.000</b>	<b>2.130.000</b>	<b>2.130.000</b>	<b>2.130.000</b>	<b>2.130.000</b>	<b>2.130.000</b>	<b>2.130.000</b>	<b>2.130.000</b>	<b>2.130.000</b>	<b>2.130.000</b>

\* Per l'anno 2020 il valore dell'anno precedente è il 31/12/2019



## i) Tabella Interventi del Piano Convenzione Unica 1997

## i.1) Ripartizione annuale dell'investimento

<i>Importi in euro/migliaia</i>	Al 2018	2019	Al 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Oltre	TOTALE	TOTALE 2019-2038	TOTALE 2020-2038
POTENZIAMENTO DELLA A1 BOLOGNA CASALECCHIO-INCISA	5.730.091	213.720	5.943.810	133.180	210.472	244.269	158.787	121.558	35.234	32.811	17.760	7.036	-	6.904.918	1.174.827	961.107
INVESTIMENTI RESIDUI IN TERZE E QUARTE CORSIE	485.638	137	485.775	2.000	3.353	12.237	15.105	11.381	4.378	-	-	-	-	534.229	48.592	48.454
<b>Totale</b>	<b>6.215.728</b>	<b>213.857</b>	<b>6.429.585</b>	<b>135.180</b>	<b>213.825</b>	<b>256.506</b>	<b>173.892</b>	<b>132.940</b>	<b>39.612</b>	<b>32.811</b>	<b>17.760</b>	<b>7.036</b>	<b>-</b>	<b>7.439.147</b>	<b>1.223.419</b>	<b>1.009.562</b>

## i.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.\* – 30/09/a.c.)

<i>Importi in euro/migliaia</i>		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Oltre	TOTALE 2020-2038
POTENZIAMENTO DELLA A1 BOLOGNA CASALECCHIO-INCISA	<i>In corso/ultimato</i>	92.663	136.106	128.969	66.054	32.823	23.390	21.206	18.103	11.068	-	530.382
	<i>da affidare/avviare</i>	4.973	49.706	105.063	118.130	102.281	36.258	11.736	2.579	-	-	430.726
	<b>Totale</b>	<b>97.636</b>	<b>185.812</b>	<b>234.032</b>	<b>184.184</b>	<b>135.104</b>	<b>59.649</b>	<b>32.942</b>	<b>20.682</b>	<b>11.068</b>	<b>-</b>	<b>961.109</b>
INVESTIMENTI RESIDUI IN TERZE E QUARTE CORSIE	<i>In corso/ultimato</i>	3.415	5.016	4.753	2.435	1.210	862	782	667	408	-	19.548
	<i>da affidare/avviare</i>	334	3.336	7.051	7.927	6.864	2.433	788	173	-	-	28.905
	<b>Totale</b>	<b>3.749</b>	<b>8.352</b>	<b>11.804</b>	<b>10.362</b>	<b>8.074</b>	<b>3.295</b>	<b>1.569</b>	<b>840</b>	<b>408</b>	<b>-</b>	<b>48.453</b>
<b>Totale</b>	<i>In corso/ultimato</i>	<b>96.078</b>	<b>141.122</b>	<b>133.723</b>	<b>68.489</b>	<b>34.033</b>	<b>24.252</b>	<b>21.988</b>	<b>18.770</b>	<b>11.476</b>	<b>-</b>	<b>549.930</b>
	<i>da affidare/avviare</i>	<b>5.307</b>	<b>53.042</b>	<b>112.113</b>	<b>126.057</b>	<b>109.145</b>	<b>38.692</b>	<b>12.523</b>	<b>2.753</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>459.631</b>
	<b>Totale</b>	<b>101.385</b>	<b>194.164</b>	<b>245.836</b>	<b>194.546</b>	<b>143.178</b>	<b>62.944</b>	<b>34.511</b>	<b>21.522</b>	<b>11.476</b>	<b>-</b>	<b>1.009.562</b>

\* Per l'anno 2020 il valore dell'anno precedente è il 31/12/2019

## j) Tabella Altri Investimenti Convenzione Unica 1997

### j.1) Ripartizione annuale dell'investimento

Importi in euro/migliaia	Al 2018	2019	Al 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE	TOTALE 2019-2038	TOTALE 2020-2038	DATA DI ENTRATA IN ESERCIZIO PREVISTA
C1 Potenziamento aree di servizio e fabbricati d'esercizio	492.148	3.239	495.387	11.597	8.026	11.820	3.893	3.893	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	534.616	42.468	39.229	-
C2 Stazioni, svincoli e residui investimenti sulla rete	211.738	1.003	212.741	270	99	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	213.110	1.372	369	-
C3 Adeguamento e potenziamento rete autostradale, potenziamento sistemi locali di adduzione alla rete autostradale, miglioramento viabilità di accesso agli hub portuali ed altri investimenti minori comprese 5 nuove stazioni automatizzate	494.415	51.704	546.119	23.246	155.212	209.809	257.076	222.248	168.518	64.532	33.144	44.830	42.630	39.373	46.513	44.352	43.671	39.997	12.636	3.386	2.198	512	2.000.000	1.505.585	1.453.881	-
Di cui Opere nodo di Bologna	16.287	1.483	17.770	1.150	54.403	108.774	187.726	182.798	135.838	53.271	12.386	11.349	10.749	7.390	4.561	-	-	-	-	-	-	-	788.163	771.875	770.393	2026
C4 Piano di interventi di risanamento acustico	249.585	1.178	250.763	5.488	12.071	13.130	15.944	11.759	9.694	16.846	11.305	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	347.000	97.415	96.237	-
C5 Miglioramento standard di sicurezza	525.371	61.666	587.037	94.886	55.358	20.674	8.250	8.499	6.793	8.954	1.389	1.389	1.389	1.389	1.389	1.389	1.389	1.389	1.389	1.389	-	-	804.339	278.968	217.302	-
C6 Miglioramenti Tecnologici sull'impiantistica	409.446	11.848	421.294	18.954	8.562	7.127	6.756	7.316	9.776	10.127	5.480	7.723	7.805	6.947	7.251	6.110	6.465	5.953	4.681	3.033	2.427	1.308	555.097	145.650	133.802	-
C7 Altri interventi di miglioramento e di manutenzione capitalizzati	186.220	-	186.220	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	186.220	-	-	-
Totale Importo aggiornato	2.568.923	130.638	2.699.561	154.441	239.327	262.559	291.920	253.716	194.782	100.459	51.317	53.941	51.824	47.709	55.152	51.851	51.525	47.339	18.706	7.808	4.625	1.820	4.640.381	2.071.458	1.940.820	-

### j.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.\* - 30/09/a.c.)

Importi in euro/migliaia		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Totale 2020-2038		
C1 Potenziamento aree di servizio e fabbricati d'esercizio	In corso/ultimata	4.873	2.938	167	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.978	
	da affidare/avviare	2.858	6.948	10.705	5.875	3.893	973	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31.252	
	<b>Totale</b>	<b>7.731</b>	<b>9.885</b>	<b>10.872</b>	<b>5.875</b>	<b>3.893</b>	<b>973</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>39.229</b>	
C2 Stazioni, svincoli e residui investimenti sulla rete	In corso/ultimata	56	102	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	183	
	da affidare/avviare	124	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	186	
	<b>Totale</b>	<b>180</b>	<b>164</b>	<b>25</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>369</b>	
C3 Adeguamento e potenziamento rete autostradale, potenziamento sistemi locali di adduzione alla rete autostradale, miglioramento viabilità di accesso agli hub portuali ed altri investimenti minori comprese 5 nuove stazioni automatizzate	In corso/ultimata	14.230	66.423	52.899	32.582	25.150	19.051	7.354	1.663	2.096	1.750	375	-	-	-	-	-	-	-	-	-	223.572	
	da affidare/avviare	1.268	57.734	143.260	212.678	205.806	162.900	83.175	39.328	39.812	41.430	39.812	44.728	44.892	43.841	40.916	19.476	5.699	2.495	1.062	-	1.230.309	
	<b>Totale</b>	<b>15.498</b>	<b>124.157</b>	<b>196.159</b>	<b>245.259</b>	<b>230.955</b>	<b>181.951</b>	<b>90.529</b>	<b>40.991</b>	<b>41.908</b>	<b>43.180</b>	<b>40.187</b>	<b>44.728</b>	<b>44.892</b>	<b>43.841</b>	<b>40.916</b>	<b>19.476</b>	<b>5.699</b>	<b>2.495</b>	<b>1.062</b>	-	<b>1.453.881</b>	
C4 Piano di interventi di risanamento acustico	In corso/ultimata	1.381	7.361	2.939	348	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.065	
	da affidare/avviare	2.278	3.522	9.925	14.893	12.769	10.210	15.058	12.690	2.826	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	84.172	
	<b>Totale</b>	<b>3.659</b>	<b>10.882</b>	<b>12.865</b>	<b>15.241</b>	<b>12.805</b>	<b>10.210</b>	<b>15.058</b>	<b>12.690</b>	<b>2.826</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>96.237</b>	
C5 Miglioramento standard di sicurezza	In corso/ultimata	38.182	27.613	2.867	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	68.671	
	da affidare/avviare	25.075	45.534	26.478	11.347	8.437	7.219	8.414	3.280	1.389	1.389	1.389	1.389	1.389	1.389	1.389	1.389	1.389	1.389	1.389	347	148.631	
	<b>Totale</b>	<b>63.257</b>	<b>73.147</b>	<b>29.345</b>	<b>11.356</b>	<b>8.437</b>	<b>7.219</b>	<b>8.414</b>	<b>3.280</b>	<b>1.389</b>	<b>1.389</b>	<b>1.389</b>	<b>1.389</b>	<b>1.389</b>	<b>1.389</b>	<b>1.389</b>	<b>1.389</b>	<b>1.389</b>	<b>1.389</b>	<b>1.389</b>	<b>347</b>	<b>217.302</b>	
C6 Miglioramenti Tecnologici sull'impiantistica	In corso/ultimata	12.636	7.193	292	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20.121	
	da affidare/avviare	-	5.546	7.194	6.849	7.176	9.161	10.039	6.642	7.162	7.785	7.162	7.175	6.395	6.376	6.081	4.999	3.445	2.579	1.915	-	113.681	
	<b>Totale</b>	<b>12.636</b>	<b>12.740</b>	<b>7.486</b>	<b>6.849</b>	<b>7.176</b>	<b>9.161</b>	<b>10.039</b>	<b>6.642</b>	<b>7.162</b>	<b>7.785</b>	<b>7.162</b>	<b>7.175</b>	<b>6.395</b>	<b>6.376</b>	<b>6.081</b>	<b>4.999</b>	<b>3.445</b>	<b>2.579</b>	<b>1.915</b>	-	<b>133.802</b>	
C7 Altri interventi di miglioramento e di manutenzione capitalizzati	In corso/ultimata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	da affidare/avviare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Totale	In corso/ultimata	71.358	111.630	59.190	32.938	25.186	19.051	7.354	1.663	2.096	1.750	375	-	-	-	-	-	-	-	-	-	332.589	
	da affidare/avviare	31.603	119.346	197.561	251.641	238.081	190.465	116.686	61.940	51.189	50.603	48.362	53.291	52.676	51.606	48.385	25.864	10.533	5.421	2.976	-	1.608.231	
	<b>Totale</b>	<b>102.961</b>	<b>230.976</b>	<b>256.751</b>	<b>284.579</b>	<b>263.267</b>	<b>209.515</b>	<b>124.040</b>	<b>63.603</b>	<b>53.285</b>	<b>52.353</b>	<b>48.737</b>	<b>53.291</b>	<b>52.676</b>	<b>51.606</b>	<b>48.385</b>	<b>25.864</b>	<b>10.533</b>	<b>5.421</b>	<b>2.976</b>	-	<b>1.940.820</b>	

\* Per l'anno 2020 il valore dell'anno precedente è il 31/12/2019



Allegato E

Importi in euro/migliaia		Eseguito al 2018	2019	Eseguito al 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Totale	Totale 2019-2038	Totale 2020-2038	Data di entrata in esercizio prevista
Svincolo Rubicone	Importo Aggiornato	13.481	106	13.587	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.587	106	-	-
	Importo CU AA 2013	15.691	-	15.691	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15.691	-	-	-
	Differenza (Importo aggiornato - Importo AA 2013)	-2.210	106	-2.103	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-2.103	106	-2.103	-
Svincolo Villa Marzana	Importo Aggiornato	4.008	-	4.008	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.008	-	-	-
	Importo CU AA 2013	4.008	-	4.008	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.008	-	-	-
	Differenza (Importo aggiornato - Importo AA 2013)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Svincolo Ferentino	Importo Aggiornato	16.637	1	16.638	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.738	101	100	-
	Importo CU AA 2013	16.604	-	16.604	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.604	-	-	-
	Differenza (Importo aggiornato - Importo AA 2013)	32	1	33	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	133	101	100	-	
Svincolo Maddaloni	Importo Aggiornato	798	76	874	518	5.514	2.933	325	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.163	9.365	9.290	-
	Importo CU AA 2013	12.006	-	12.006	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.006	-	-	-
	Differenza (Importo aggiornato - Importo AA 2013)	-11.208	76	-11.132	518	5.514	2.933	325	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.843	9.365	9.290	-
Piano Sicurezza Gallerie	Importo Aggiornato	173.106	39.132	212.238	41.233	39.688	51.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	344.159	171.053	131.921	2022
	Importo CU AA 2013	228.050	16.850	244.900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	244.900	16.850	-	-
	Differenza (Importo aggiornato - Importo AA 2013)	-54.944	22.282	-32.662	41.233	39.688	51.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	99.259	154.203	131.921	-
Opere di accessibilità al Polo Fieristico di Rho-Però (quotaparte)	Importo Aggiornato	86.159	-	86.159	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	86.159	-	-	-
	Importo CU AA 2013	86.298	-	86.298	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	86.298	-	-	-
	Differenza (Importo aggiornato - Importo AA 2013)	-139	-	-139	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-139	-	-	-
TOTALE INTERVENTI GIÀ PREVISTI DALLA IV CONVENZIONE AGGIUNTIVA 2002	Importo Aggiornato	3.784.841	98.347	3.883.188	101.364	132.903	259.607	402.670	348.449	351.533	399.303	487.686	498.038	509.793	506.447	277.157	84.550	77.913	64.328	58.822	-	-	-	8.443.752	4.658.911	4.560.564	-
	Importo CU AA 2013	4.556.661	386.282	4.942.944	449.566	557.237	507.838	464.262	311.390	89.218	75.408	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.484.160	2.841.201	2.454.918	-
	Differenza (Importo aggiornato - Importo AA 2013)	-771.820	-287.935	-1.059.756	-348.202	-424.334	-248.231	-61.592	37.059	262.315	323.895	487.686	498.038	509.793	506.447	277.157	84.550	77.913	64.328	58.822	-	-	-	961.242	1.817.710	2.105.646	-

k.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.\* - 30/09/a.c.)

Importi in euro/migliaia		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Totale 2020-2038	
Ampliamento alla terza corsia della A1 Fiano-Settebagni e nuovo svincolo di Castelnuovo di Porto	Totale	-	743	3.810	5.679	1.497	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.729
	In corso/ultimato	-	743	3.810	5.679	1.497	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.729
	da affidare/avviare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ampliamento alla quarta corsia della A4 Milano Est - Bergamo	Totale	-	593	656	603	496	115	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.463
	In corso/ultimato	-	593	656	603	496	115	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.463
	da affidare/avviare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adegumento dei Ponti Adda e Brembo esistenti (A4)	Totale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	In corso/ultimato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	da affidare/avviare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ampliamento alla terza corsia della A9 Lainate - Como Grandate	Totale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	In corso/ultimato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	da affidare/avviare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ampliamento alla quinta corsia della A8 Milano Nord - Lainate	Totale	12.634	35.727	26.462	13.371	8.552	3.899	604	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	101.248
	In corso/ultimato	12.634	35.727	26.462	13.371	8.552	3.899	604	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	101.248
	da affidare/avviare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ampliamento alla terza corsia A14 Rimini Nord - Cattolica (Lotto 1)	Totale	3.089	12.509	9.881	6.678	2.926	1.349	297	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36.727
	In corso/ultimato	3.089	12.509	9.881	6.678	2.926	1.349	297	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36.727
	da affidare/avviare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ampliamento alla terza corsia A14 Cattolica - Fano (Lotto 2)	Totale	-	207	623	710	684	648	159	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.031
	In corso/ultimato	-	207	623	710	684	648	159	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.031
	da affidare/avviare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opere complementari nei comuni di Fano e Pesaro (Lotto 2 bis)	Totale	1.189	8.304	26.015	32.666	18.117	7.668	1.627	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95.639
	In corso/ultimato	1.098	4.673	3.159	1.575	2.584	788	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.888
	da affidare/avviare	91	3.630	22.856	31.091	15.533	6.881	1.615	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81.751
Ampliamento alla terza corsia A14 Fano - Senigallia (Lotto 3)	Totale	-	12	289	369	376	235	216	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.554
	In corso/ultimato	-	12	289	369	376	235	216	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.554
	da affidare/avviare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

\* Per l'anno 2020 il valore dell'anno precedente è il 31/12/2019

## Allegato E

Importi in euro/migliaia

		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Totale 2020-2038	
Ampliamento alla terza corsia A14 Senigallia - Ancona Nord (Lotto 4)	<i>Totale</i>	-	428	4.665	4.834	3.286	1.319	625	142	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15.299	
	<i>In corso/ultimata</i>	-	428	4.665	4.834	3.286	1.319	625	142	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15.299
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ampliamento alla terza corsia A14 Ancona Nord - Ancona Sud (Lotto 5)	<i>Totale</i>	-	1.182	900	680	391	244	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.453	
	<i>In corso/ultimata</i>	-	1.182	900	680	391	244	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.453
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opere complementari della tratta Ancona nord - Porto Sant'Elpidio	<i>Totale</i>	-	135	615	6.303	2.210	193	45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.500	
	<i>In corso/ultimata</i>	-	135	615	6.303	2.210	193	45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.500
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ampliamento alla terza corsia A14 Ancona Sud - Porto S. Elpidio (Lotto 6A)	<i>Totale</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>In corso/ultimata</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ampliamento alla terza corsia A14 Ancona Sud - Porto S. Elpidio (Lotto 6B)	<i>Totale</i>	-	-	362	501	508	508	511	309	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.758	
	<i>In corso/ultimata</i>	-	-	362	501	508	508	511	309	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.758
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ampliamento alla terza corsia A14 Lotto 0 interventi propedeutici sulle pavimentazioni	<i>Totale</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>In corso/ultimata</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
A14 Civitanova - Pedaso Lotto 7A	<i>Totale</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>In corso/ultimata</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
A14 Civitanova - Pedaso Lotto 7B	<i>Totale</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>In corso/ultimata</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nodo di Genova (Gronda di Ponente + San Benigno)	<i>Totale</i>	19.421	28.589	101.780	280.686	322.858	334.586	383.219	465.028	495.390	506.855	507.284	334.479	132.702	79.572	67.724	60.199	14.706	-	-	4.135.077	
	<i>In corso/ultimata</i>	2.194	9.101	10.236	8.773	2.847	250	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33.400
	<i>da affidare/avviare</i>	17.228	19.489	91.543	271.913	320.011	334.336	383.219	465.028	495.390	506.855	507.284	334.479	132.702	79.572	67.724	60.199	14.706	-	-	4.101.677	
Svincolo di Guidonia	<i>Totale</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>In corso/ultimata</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Svincolo Padova zona Industriale	<i>Totale</i>	323	217	112	99	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	774	
	<i>In corso/ultimata</i>	323	217	112	99	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	774
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Svincolo Rubicone	<i>Totale</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>In corso/ultimata</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Svincolo Villa Marzana	<i>Totale</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>In corso/ultimata</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Svincolo Ferentino	<i>Totale</i>	38	50	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	
	<i>In corso/ultimata</i>	38	50	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Svincolo Maddaloni	<i>Totale</i>	389	4.265	3.578	977	81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.290	
	<i>In corso/ultimata</i>	389	4.265	3.578	977	81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.290
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Piano Sicurezza Gallerie	<i>Totale</i>	18.847	52.152	48.172	12.750	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	131.921	
	<i>In corso/ultimata</i>	15.097	29.152	13.922	3.750	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61.921
	<i>da affidare/avviare</i>	3.750	23.000	34.250	9.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70.000
Opere di accessibilità al Polo Fieristico di Rho-Però (quotaparte)	<i>Totale</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>In corso/ultimata</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>TOTALE INVESTIMENTO RICONOSCIUTO</b>	<i>Totale</i>	<b>55.927</b>	<b>145.113</b>	<b>227.931</b>	<b>366.904</b>	<b>362.004</b>	<b>350.762</b>	<b>387.361</b>	<b>465.590</b>	<b>495.450</b>	<b>506.855</b>	<b>507.284</b>	<b>334.479</b>	<b>132.702</b>	<b>79.572</b>	<b>67.724</b>	<b>60.199</b>	<b>14.706</b>	-	-	<b>4.560.563</b>	
	<i>In corso/ultimata</i>	<b>34.859</b>	<b>98.859</b>	<b>78.666</b>	<b>48.597</b>	<b>24.250</b>	<b>9.352</b>	<b>2.482</b>	<b>508</b>	<b>60</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>297.635</b>
	<i>da affidare/avviare</i>	<b>21.068</b>	<b>46.254</b>	<b>149.265</b>	<b>318.307</b>	<b>337.754</b>	<b>341.409</b>	<b>384.878</b>	<b>465.082</b>	<b>495.390</b>	<b>506.855</b>	<b>507.284</b>	<b>334.479</b>	<b>132.702</b>	<b>79.572</b>	<b>67.724</b>	<b>60.199</b>	<b>14.706</b>	-	-	-	<b>4.262.928</b>

## I) Tabella Nuovi investimenti della Convenzione Unica 2007

## I.1) Ripartizione annuale dell'investimento

<i>Importi in euro/migliaia</i>		Eseguito al 2018	2019	Eseguito al 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028-38	Totale	Totale 2019-2038	Totale 2020-2038	Data di entrata in esercizio prevista
Investimento annuo	Importo aggiornato	190.576	18.960	209.536	14.619	22.862	80.637	148.124	135.182	148.792	123.348	17.389	-	900.489	709.914	690.954	2026
	Importo Atto Aggiuntivo 2013	468.949	66.424	535.373	66.414	66.414	51.449	-	-	-	-	-	-	719.650	250.701	184.277	-
	Differenza (Importo aggiornato - Importo A.A.2013)	-278.373	-47.464	-325.837	-51.795	-43.552	29.188	148.124	135.182	148.792	123.348	17.389	-	180.839	459.213	506.677	-

## I.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.\* – 30/09/a.c.)

<i>Importi in euro/migliaia</i>		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028-38	Totale 2020-2038
Investimento annuo remunerabile	<b>Totale</b>	<b>10.965</b>	<b>20.801</b>	<b>66.193</b>	<b>131.253</b>	<b>138.417</b>	<b>145.389</b>	<b>129.709</b>	<b>43.879</b>	<b>4.347</b>	<b>690.954</b>
	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	10.965	20.801	66.193	131.253	138.417	145.389	129.709	43.879	4.347	690.954

\* Per l'anno 2020 il valore dell'anno precedente è il 31/12/2019

m) Tabella Interventi articolo 15 della C.U. 2007

m.1) Ripartizione annuale dell'investimento

	Eseguito al 2018	2019	Eseguito al 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031-38	TOTALE	TOTALE 2019-2038	TOTALE 2020-2038	DATA DI ENTRATA IN ESERCIZIO PREVISTA
<i>Importi in euro/migliaia</i>																			
Nodo stradale di Casalecchio	2.993	-	2.993	-	31.407	31.407	31.407	31.493	29.169	-	-	-	-	-	-	157.875	154.882	154.882	-
A14 Dir. Ravenna - Bologna San Lazzaro 4ª corsia	8.371	142	8.513	460	12.535	55.802	72.912	68.955	69.888	47.947	6.997	6.997	6.997	6.994	-	364.996	356.625	356.483	2025
A11 Firenze - Pistoia 3ª corsia	8.465	3.518	11.983	1.500	15.048	67.701	90.241	107.109	77.523	88.132	61.566	9.066	9.066	9.066	-	548.000	539.535	536.017	2025
A1 Milano Sud - Lodi 4ª corsia	4.568	116	4.684	264	5.071	33.628	43.974	37.921	42.821	8.236	2.850	2.850	2.850	2.850	-	187.998	183.430	183.314	2024
A1 Incisa - Valdarno 3ª corsia	5.322	137	5.459	-	6.192	47.147	77.777	80.427	66.658	53.165	38.534	5.547	5.547	5.547	-	391.999	386.677	386.540	2026
A12 S. Marinella - Torrimpietra 3ª corsia (din.)	3.110	10	3.120	-	1.291	12.189	17.677	9.816	3.028	2.971	2.892	1.446	-	-	-	54.430	51.320	51.310	2024
A13 Padova - Monselice 3ª corsia	3.383	227	3.610	290	2.256	17.008	52.849	54.252	33.214	19.758	5.504	2.752	2.752	2.752	-	196.998	193.615	193.388	2025
A14 Ferrara - Bologna 3ª corsia	5.553	1.254	6.807	60	6.244	42.932	115.097	100.985	83.659	66.810	48.426	6.993	6.993	6.993	-	492.000	486.447	485.193	2025
<b>Totale interventi ex art.15</b>	<b>41.765</b>	<b>5.405</b>	<b>47.170</b>	<b>2.574</b>	<b>80.044</b>	<b>307.813</b>	<b>501.933</b>	<b>490.956</b>	<b>405.961</b>	<b>287.019</b>	<b>166.769</b>	<b>35.651</b>	<b>34.205</b>	<b>34.202</b>	<b>-</b>	<b>2.394.296</b>	<b>2.352.531</b>	<b>2.347.126</b>	<b>-</b>
<b>Altri interventi ex art.15 (non prioritari)</b>	<b>8.906</b>	<b>-</b>	<b>8.906</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8.906</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale</b>	<b>50.671</b>	<b>5.405</b>	<b>56.076</b>	<b>2.574</b>	<b>80.044</b>	<b>307.813</b>	<b>501.933</b>	<b>490.956</b>	<b>405.961</b>	<b>287.019</b>	<b>166.769</b>	<b>35.651</b>	<b>34.205</b>	<b>34.202</b>	<b>-</b>	<b>2.403.202</b>	<b>2.352.531</b>	<b>2.347.126</b>	<b>-</b>

m.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.\* - 30/09/a.c.)

		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033-38	TOTALE 2020-2038
<i>Importi in euro/migliaia</i>																
Nodo stradale di Casalecchio	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	26.548	31.407	31.407	31.471	29.750	7.292	-	-	-	-	-	-	-	157.875
	<b>Totale</b>	-	26.548	31.407	31.407	31.471	29.750	7.292	-	-	-	-	-	-	-	157.875
A14 Dir. Ravenna - Bologna San Lazzaro 4ª corsia	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	18.374	44.985	68.634	69.944	69.655	53.432	17.235	6.997	6.997	6.995	1.749	-	-	364.996
	<b>Totale</b>	-	18.374	44.985	68.634	69.944	69.655	53.432	17.235	6.997	6.997	6.995	1.749	-	-	364.996
A11 Firenze - Pistoia 3ª corsia	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	24.769	54.538	84.606	102.892	84.919	85.480	68.207	22.191	9.066	9.066	2.266	-	-	548.000
	<b>Totale</b>	-	24.769	54.538	84.606	102.892	84.919	85.480	68.207	22.191	9.066	9.066	2.266	-	-	548.000
A1 Milano Sud - Lodi 4ª corsia	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	8.751	26.489	41.388	39.434	41.596	16.882	4.196	2.850	2.850	2.850	712	-	-	187.998
	<b>Totale</b>	-	8.751	26.489	41.388	39.434	41.596	16.882	4.196	2.850	2.850	2.850	712	-	-	187.998
A1 Incisa - Valdarno 3ª corsia	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	10.103	36.908	70.119	79.764	70.100	56.538	42.192	13.794	5.547	5.547	1.387	-	-	391.999
	<b>Totale</b>	-	10.103	36.908	70.119	79.764	70.100	56.538	42.192	13.794	5.547	5.547	1.387	-	-	391.999
A12 S. Marinella - Torrimpietra 3ª corsia (din.)	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	4.089	9.464	16.305	11.781	4.725	2.985	2.912	1.808	362	-	-	-	-	54.430
	<b>Totale</b>	-	4.089	9.464	16.305	11.781	4.725	2.985	2.912	1.808	362	-	-	-	-	54.430
A13 Padova - Monselice 3ª corsia	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	5.592	13.320	43.889	53.901	38.473	23.122	9.068	3.440	2.752	2.752	688	-	-	196.998
	<b>Totale</b>	-	5.592	13.320	43.889	53.901	38.473	23.122	9.068	3.440	2.752	2.752	688	-	-	196.998
A14 Ferrara - Bologna 3ª corsia	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	11.550	33.760	97.056	104.513	87.991	71.023	53.022	17.351	6.993	6.993	1.748	-	-	492.000
	<b>Totale</b>	-	11.550	33.760	97.056	104.513	87.991	71.023	53.022	17.351	6.993	6.993	1.748	-	-	492.000
A14 Ferrara - Bologna 3ª corsia	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	8.906	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.906
	<b>Totale</b>	-	8.906	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.906
<b>Totale interventi ex art.15</b>	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	118.683	250.871	453.403	493.700	427.210	316.754	196.831	68.430	34.566	34.203	8.550	-	-	2.403.202
	<b>Totale</b>	-	118.683	250.871	453.403	493.700	427.210	316.754	196.831	68.430	34.566	34.203	8.550	-	-	2.403.202

\* Per l'anno 2020 il valore dell'anno precedente è il 31/12/2019



## n) Tabella nuovo programma di Interventi proposti

### n.1) Ripartizione annuale dell'investimento

Importi in euro/migliata	Al 2018	2019	Al 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE	TOTALE 2019-2038	TOTALE 2020-2038	DATA DI ENTRATA IN ESERCIZIO PREVISTA	Interventi integrativi	Totale con interventi integrativi
Interventi di adeguamento della rete autostradale in termini di arredo tecnologico (incluso "smart roads", etc.).	-	-	-	-	28.900	25.000	14.800	17.000	6.000	6.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	97.700				+ 403.497	501.197
Adeguamento normativo opere d'arte e interventi su corpo autostradale	904	-	904	-	30.888	73.204	116.943	100.979	66.925	18.474	3.912	9.225	7.055	2.436	3.352	3.159	1.571	1.209	1.199	1.317	2.231	-	444.984	444.080	444.080		+ 343.656	788.640
Riqualifica barriere di sicurezza ante DM 223/92	-	-	-	-	44.677	44.085	129.267	191.615	206.832	202.114	175.000	74.980	64.470	44.980	32.980	-	-	-	-	-	-	-	1.211.000	1.211.000	1.211.000	Priorità 1: 2026 Priorità 2: 2029 Priorità 3: 2030	+ 0	1.211.000
Riqualifica barriere di sicurezza su cavalcavia enti terzi e rami di svincolo	-	-	-	-	20.100	10.900	9.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40.200	40.200	40.200		+ 234.685	274.885
Interventi su Gallerie (Miglioramento visibilità ed interventi strutturali)	-	-	-	-	3.000	13.903	42.642	78.525	152.025	163.437	102.489	102.278	89.815	75.759	50.259	-	-	-	-	-	-	-	874.133	874.133	874.133		+ 329.853	1.203.986
<b>Totale</b>	<b>904</b>	<b>-</b>	<b>904</b>	<b>-</b>	<b>127.565</b>	<b>167.092</b>	<b>312.852</b>	<b>388.119</b>	<b>431.782</b>	<b>390.025</b>	<b>281.401</b>	<b>186.483</b>	<b>161.339</b>	<b>123.176</b>	<b>86.591</b>	<b>3.159</b>	<b>1.571</b>	<b>1.209</b>	<b>1.199</b>	<b>1.317</b>	<b>2.231</b>	<b>-</b>	<b>2.668.017</b>	<b>2.667.113</b>	<b>2.667.113</b>		<b>+ 1.311.691</b>	<b>3.979.708</b>

### n.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.\* – 30/09/a.c.)

Importi in euro/migliata		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Totale 2020-2038			
Interventi di adeguamento della rete autostradale in termini arredo tecnologico (incluso "smart roads", etc.).	In corso/ultimato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	da affidare/avviare	-	21.675	25.975	17.350	16.450	8.750	6.000	1.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	97.700	
	<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>21.675</b>	<b>25.975</b>	<b>17.350</b>	<b>16.450</b>	<b>8.750</b>	<b>6.000</b>	<b>1.500</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>97.700</b>	
Adeguamento normativo opere d'arte e interventi su corpo autostradale	In corso/ultimato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	da affidare/avviare	-	24.070	62.625	106.008	104.970	75.438	30.587	7.553	7.897	7.597	3.591	3.123	3.207	1.968	1.300	1.202	1.288	2.003	558	-	-	444.984	
	<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>24.070</b>	<b>62.625</b>	<b>106.008</b>	<b>104.970</b>	<b>75.438</b>	<b>30.587</b>	<b>7.553</b>	<b>7.897</b>	<b>7.597</b>	<b>3.591</b>	<b>3.123</b>	<b>3.207</b>	<b>1.968</b>	<b>1.300</b>	<b>1.202</b>	<b>1.288</b>	<b>2.003</b>	<b>558</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>444.984</b>	
Riqualifica barriere di sicurezza ante DM 223/92	In corso/ultimato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	da affidare/avviare	-	33.508	44.233	107.972	176.028	203.028	203.293	181.778	99.985	67.098	49.853	35.980	8.245	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.211.000
	<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>33.508</b>	<b>44.233</b>	<b>107.972</b>	<b>176.028</b>	<b>203.028</b>	<b>203.293</b>	<b>181.778</b>	<b>99.985</b>	<b>67.098</b>	<b>49.853</b>	<b>35.980</b>	<b>8.245</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.211.000</b>
Riqualifica barriere di sicurezza su cavalcavia enti terzi e rami di svincolo	In corso/ultimato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	da affidare/avviare	-	15.075	13.200	9.625	2.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40.200
	<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>15.075</b>	<b>13.200</b>	<b>9.625</b>	<b>2.300</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>40.200</b>
Interventi su Gallerie (Miglioramento visibilità ed interventi strutturali)	In corso/ultimato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	da affidare/avviare	-	2.250	11.177	35.457	69.555	133.650	160.584	117.726	102.331	92.931	79.273	56.634	12.565	-	-	-	-	-	-	-	-	-	874.133
	<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>2.250</b>	<b>11.177</b>	<b>35.457</b>	<b>69.555</b>	<b>133.650</b>	<b>160.584</b>	<b>117.726</b>	<b>102.331</b>	<b>92.931</b>	<b>79.273</b>	<b>56.634</b>	<b>12.565</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>874.133</b>
<b>Totale</b>	In corso/ultimato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	da affidare/avviare	-	96.578	157.210	276.412	369.303	420.867	400.464	308.557	210.213	167.625	132.717	95.737	24.017	1.968	1.300	1.202	1.288	2.003	558	-	-	-	2.668.017
	<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>96.578</b>	<b>157.210</b>	<b>276.412</b>	<b>369.303</b>	<b>420.867</b>	<b>400.464</b>	<b>308.557</b>	<b>210.213</b>	<b>167.625</b>	<b>132.717</b>	<b>95.737</b>	<b>24.017</b>	<b>1.968</b>	<b>1.300</b>	<b>1.202</b>	<b>1.288</b>	<b>2.003</b>	<b>558</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.668.017</b>

\* Per l'anno 2020 il valore dell'anno precedente è il 31/12/2019

## o) Tabella interventi miglioramento viabilità Genova

### o.1) Ripartizione annuale dell'investimento

Importi in euro/migliaia	Al 2018	2019	Al 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE	TOTALE 2019-2038	TOTALE 2020-2038
<b>Tunnel Subportuale di Genova</b>	-	-	-	-	-	5.000	10.000	15.000	100.000	200.000	200.000	150.000	20.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>700.000</b>	<b>700.000</b>	<b>700.000</b>
<b>Svincolo di Valfontanabuona</b>	-	-	-	-	-	5.000	10.000	20.000	30.000	50.000	50.000	50.000	15.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>230.000</b>	<b>230.000</b>	<b>230.000</b>
<b>Totale</b>	-	-	-	-	-	<b>10.000</b>	<b>20.000</b>	<b>35.000</b>	<b>130.000</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>	<b>200.000</b>	<b>35.000</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>930.000</b>	<b>930.000</b>	<b>930.000</b>

### o.2) Investimento riconoscibile a tariffa (30/09/a.p.\* – 30/09/a.c.)

Importi in euro/migliaia		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Totale 2020-2038	
<b>Tunnel Subportuale di Genova</b>	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	3.750	8.750	13.750	78.750	175.000	200.000	162.500	52.500	5.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>700.000</b>
	<b>Totale</b>	-	-	<b>3.750</b>	<b>8.750</b>	<b>13.750</b>	<b>78.750</b>	<b>175.000</b>	<b>200.000</b>	<b>162.500</b>	<b>52.500</b>	<b>5.000</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>700.000</b>
<b>Svincolo di valfontanabuona</b>	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	3.750	8.750	17.500	27.500	45.000	50.000	50.000	23.750	3.750	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>230.000</b>
	<b>Totale</b>	-	-	<b>3.750</b>	<b>8.750</b>	<b>17.500</b>	<b>27.500</b>	<b>45.000</b>	<b>50.000</b>	<b>50.000</b>	<b>50.000</b>	<b>23.750</b>	<b>3.750</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>230.000</b>
<b>Totale</b>	<i>In corso/ultimato</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>	-	-	<b>7.500</b>	<b>17.500</b>	<b>31.250</b>	<b>106.250</b>	<b>220.000</b>	<b>250.000</b>	<b>212.500</b>	<b>76.250</b>	<b>8.750</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>930.000</b>
	<b>Totale</b>	-	-	<b>7.500</b>	<b>17.500</b>	<b>31.250</b>	<b>106.250</b>	<b>220.000</b>	<b>250.000</b>	<b>212.500</b>	<b>76.250</b>	<b>8.750</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>930.000</b>

\* Per l'anno 2020 il valore dell'anno precedente è il 31/12/2019

## **B) SCHEMI DICOTER E INDICI DI SOSTENIBILITA'**

PEF predisposto in base a Delibera ART 71/2019 con effetti dell'importo di € 3,4mld a intero carico della Concessionaria

## 1) Dicoter

Conto Finanziario

Descrizione	Rigo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>AREA OPERATIVA</b>																						
- Utile (Perdita) netto di esercizio	(1.1)	618.412	-291.333	849.291	1.061.604	1.095.895	920.443	866.592	951.585	948.302	934.501	975.670	1.016.042	974.839	1.133.748	1.266.890	1.413.044	1.511.018	1.643.970	1.056.526	427.178	52.485
- Accantonamenti e ammortamenti	(1.2)	1.054.596	2.098.200	308.607	466.975	535.840	733.052	846.514	982.454	1.089.910	1.223.943	1.238.444	1.321.869	1.511.896	1.467.667	1.409.305	1.434.767	1.521.415	1.500.832	2.532.668	3.619.129	4.587.658
- Oneri finanziari da attualizzazione	(1.2 bis)	29.387	28.910	19.977	14.218	11.994	9.888	8.542	7.213	6.244	5.357	4.740	3.922	3.148	2.571	1.987	1.521	1.191	945	707	461	227
- Altri proventi (Proventi da subconcessioni)	(1.2 ter)	-6.654	-3.718	-3.066	-943	-336	-514	-593	-5.038	-9.495	-1.110	-2.831	-1.123	-1.013	-322	-283	-119	-1.640	-2.199	-293	-566	-663
- Proventi finanziari	(1.2 quater)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Quota TFR maturata nell'esercizio	(1.3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- <b>Autofinanziamento</b>	<b>(1.4)</b>	<b>1.695.741</b>	<b>1.832.059</b>	<b>1.174.809</b>	<b>1.541.854</b>	<b>1.643.393</b>	<b>1.662.869</b>	<b>1.721.055</b>	<b>1.936.214</b>	<b>2.034.961</b>	<b>2.162.691</b>	<b>2.216.023</b>	<b>2.340.710</b>	<b>2.488.870</b>	<b>2.603.664</b>	<b>2.677.899</b>	<b>2.849.213</b>	<b>3.031.984</b>	<b>3.143.548</b>	<b>3.589.608</b>	<b>4.046.202</b>	<b>4.639.707</b>
- Variazione capitale circolante netto operativo	(1.5)	-111.582	-482.730	363.658	-669.247	371.390	445.020	17.728	83.600	61.965	-50.258	-45.459	52.610	3.699	-19.003	-53.850	96.234	55.259	56.368	-243.209	-560.151	-889.645
- <b>Flusso di liquidità della gestione corrente</b>	<b>(1.6)</b>	<b>1.584.159</b>	<b>1.349.329</b>	<b>1.538.467</b>	<b>872.607</b>	<b>2.014.783</b>	<b>2.107.890</b>	<b>1.738.782</b>	<b>2.019.814</b>	<b>2.096.927</b>	<b>2.112.433</b>	<b>2.170.564</b>	<b>2.393.321</b>	<b>2.492.569</b>	<b>2.584.662</b>	<b>2.624.050</b>	<b>2.945.447</b>	<b>3.087.242</b>	<b>3.199.916</b>	<b>3.346.398</b>	<b>3.486.052</b>	<b>3.750.062</b>
- Costi capitalizzati	(1.7)	-33.426	-40.093	-33.000	-34.142	-35.820	-36.943	-38.081	-37.599	-35.141	-32.629	-28.823	-17.193	-8.829	-4.980	-2.147	-1.981	-1.790	-1.452	-1.025	-947	-518
- Investimenti in beni reversibili	(1.8)	-474.597	-467.209	-408.179	-816.527	-1.344.215	-1.851.391	-1.784.362	-1.702.462	-1.582.964	-1.272.322	-981.150	-792.161	-711.533	-418.900	-139.560	-131.009	-112.876	-78.727	-9.125	-6.857	-1.820
- Contributi in conto impianti	(1.9)	521	1.823	-	15.656	1.074	491	567	733	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Investimenti in beni non reversibili	(1.10)	-21.308	-17.979	-34.040	-40.040	-40.040	-40.040	-34.040	-34.040	-34.040	-34.040	-30.636	-27.572	-24.815	-22.334	-20.100	-18.090	-16.281	-14.653	-13.188	-11.869	-
- Investimenti per immobilizzazioni immateriali	(1.11)	-22.171	-18.459	-31.809	-71.842	-71.876	-71.910	-31.946	-31.982	-32.019	-32.057	-32.097	-32.138	-32.180	-30.409	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-
- Saldo altri flussi gestione operativa	(1.12)	-6.630	17.131	-29.596	-244.000	-137.882	-135.636	-142.967	-121.203	-87.443	-86.794	-84.962	-80.203	-80.203	-80.203	-80.203	-80.203	-79.203	-78.203	-78.703	-77.203	-76.206
- <b>Flusso di liquidità della gestione operativa</b>	<b>(1.13)</b>	<b>1.026.548</b>	<b>824.543</b>	<b>1.001.843</b>	<b>(318.288)</b>	<b>386.024</b>	<b>(27.539)</b>	<b>(292.047)</b>	<b>93.261</b>	<b>325.320</b>	<b>654.591</b>	<b>1.012.896</b>	<b>1.444.054</b>	<b>1.635.009</b>	<b>2.027.836</b>	<b>2.362.040</b>	<b>2.694.164</b>	<b>2.857.092</b>	<b>3.006.881</b>	<b>3.224.357</b>	<b>3.369.176</b>	<b>3.671.518</b>
<b>AREA FINANZIARIA</b>																						
- Apporto degli azionisti	(1.14)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Accensione nuovi prestiti	(1.15)	-	3.994	1.000.000	1.100.000	2.050.000	2.200.000	2.800.000	1.250.000	1.300.000	1.900.000	-	-	500.000	350.000	300.000	-	1.900.000	-	-	-	-
- Variazione posizione verso FCG	(1.16)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Variazione posizione verso ANAS	(1.17)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Variazione delle immobilizzazioni finanziarie	(1.18)	-17.235	-849	-423	15.066	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54.511
- Saldo Altri flussi gestione finanziaria	(1.18 bis)	-	-	-53.370	-2.845	-52.314	-7.195	-62.586	-12.513	4.539	-2.996	26.976	25.720	25.975	27.523	15.781	18.730	4.393	23.288	24.594	24.473	41.964
- Utili distribuiti	(1.19)	-517.526	-311.013	-	-1.273.937	-1.167.761	-1.113.041	-832.717	-839.667	-994.082	-946.661	-927.601	-996.255	-1.036.228	-954.238	-1.213.203	-1.333.461	-1.486.121	-1.560.005	-1.710.446	-762.804	-298.915
- Rimborsi di capitale	(1.19 bis)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Rimborsi di riserve	(1.19 ter)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Rimborso prestiti consolidati	(1.20)	-1.652.457	-721.318	-641.931	-1.210.722	-877.480	-851.770	-1.102.824	-1.103.925	-855.076	-1.106.280	-107.537	-808.851	-110.225	-111.661	-283.162	-189.730	-207.727	-37.157	-33.825	-	-226.190
- Rimborso nuovi prestiti a medio-lungo termine	(1.21)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-500.000	-	-	-1.000.000	-1.100.000	-1.050.000	-1.700.000	-3.300.000	-750.000	-2.300.000	-2.400.000	-2.550.000
- <b>Flusso di liquidità della gestione finanziaria</b>	<b>(1.22)</b>	<b>-2.187.218</b>	<b>-1.029.186</b>	<b>304.276</b>	<b>-1.372.438</b>	<b>-47.555</b>	<b>227.994</b>	<b>801.873</b>	<b>-706.105</b>	<b>-544.619</b>	<b>-655.937</b>	<b>-1.008.162</b>	<b>-1.779.386</b>	<b>-1.620.478</b>	<b>-1.788.376</b>	<b>-2.230.584</b>	<b>-3.204.461</b>	<b>-3.089.455</b>	<b>-2.323.874</b>	<b>-4.019.677</b>	<b>-3.138.331</b>	<b>-2.978.630</b>
<b>VARIAZIONE POSIZIONE FINANZIARIA A BREVE</b>	<b>(1.23)</b>	<b>-1.160.670</b>	<b>-204.643</b>	<b>1.306.119</b>	<b>-1.690.726</b>	<b>338.469</b>	<b>200.455</b>	<b>509.826</b>	<b>-612.844</b>	<b>-219.299</b>	<b>-1.346</b>	<b>4.734</b>	<b>-335.332</b>	<b>14.531</b>	<b>239.459</b>	<b>131.456</b>	<b>-510.297</b>	<b>-232.362</b>	<b>683.007</b>	<b>-795.320</b>	<b>230.845</b>	<b>692.888</b>



## Conto Investimenti

Descrizione	Rigo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>IMMOBILIZZAZIONI IN BENI REVERSIBILI</b>																						
- Opere in esercizio	(3.1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Opere in corso	(3.2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Nuove opere	(3.3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	(3.4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	(3.5)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Oneri diversi capitalizzati	(3.6)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Fondo ammortamento tecnico	(3.7)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Fondo ammortamento finanziario	(3.7 bis)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>- Totale immobilizzazioni reversibili nette</b>	<b>(3.8)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	
<b>IMMOBILIZZAZIONI IN BENI NON REVERSIBILI</b>																						
- Immobilizzazioni tecniche non reversibili	(3.9)	310.240	335.290	370.730	412.203	453.710	495.251	530.828	566.441	602.091	637.779	670.103	699.404	725.990	748.324	768.424	786.514	802.795	817.448	830.636	842.505	842.505
- Fondo ammortamento tecnico beni non reversibili	(3.10)	(234.875)	(253.613)	(279.639)	(309.098)	(341.234)	(375.460)	(409.986)	(444.754)	(479.718)	(514.843)	(549.345)	(582.692)	(614.536)	(644.267)	(671.858)	(697.337)	(720.772)	(742.256)	(761.896)	(779.809)	(842.505)
<b>- Totale immobilizzazioni non reversibili nette</b>	<b>(3.11)</b>	<b>75.365</b>	<b>81.677</b>	<b>91.091</b>	<b>103.105</b>	<b>112.476</b>	<b>119.791</b>	<b>120.842</b>	<b>121.687</b>	<b>122.373</b>	<b>122.936</b>	<b>120.758</b>	<b>116.712</b>	<b>111.454</b>	<b>104.057</b>	<b>96.566</b>	<b>89.177</b>	<b>82.023</b>	<b>75.192</b>	<b>68.740</b>	<b>62.696</b>	<b>-</b>
<b>Immobilizzazioni immateriali nette</b>	<b>(3.12)</b>	<b>17.156.897</b>	<b>16.823.981</b>	<b>14.075.534</b>	<b>14.461.595</b>	<b>15.302.998</b>	<b>16.545.254</b>	<b>17.561.575</b>	<b>18.387.641</b>	<b>18.977.596</b>	<b>19.134.480</b>	<b>18.892.467</b>	<b>18.363.547</b>	<b>17.587.011</b>	<b>16.538.605</b>	<b>15.169.510</b>	<b>13.772.887</b>	<b>12.338.029</b>	<b>10.849.596</b>	<b>8.204.154</b>	<b>4.547.671</b>	<b>-</b>
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>(3.13)</b>	<b>242.252</b>	<b>243.101</b>	<b>243.524</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>228.458</b>	<b>173.947</b>
<b>Capitale circolante netto operativo</b>	<b>(3.14)</b>	<b>(1.554.442)</b>	<b>(1.071.712)</b>	<b>(1.435.370)</b>	<b>(766.122)</b>	<b>(1.137.512)</b>	<b>(1.582.533)</b>	<b>(1.600.260)</b>	<b>(1.683.860)</b>	<b>(1.745.825)</b>	<b>(1.695.567)</b>	<b>(1.650.108)</b>	<b>(1.702.718)</b>	<b>(1.706.417)</b>	<b>(1.687.414)</b>	<b>(1.633.564)</b>	<b>(1.729.798)</b>	<b>(1.785.057)</b>	<b>(1.841.425)</b>	<b>(1.598.215)</b>	<b>(1.038.065)</b>	<b>(148.420)</b>
<b>Altri impieghi netti correnti</b>	<b>(3.15)</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>(3.16)</b>	<b>15.920.072</b>	<b>16.077.047</b>	<b>12.974.779</b>	<b>14.027.036</b>	<b>14.506.420</b>	<b>15.310.970</b>	<b>16.310.615</b>	<b>17.053.926</b>	<b>17.582.602</b>	<b>17.790.307</b>	<b>17.591.575</b>	<b>17.005.999</b>	<b>16.220.506</b>	<b>15.183.706</b>	<b>13.860.970</b>	<b>12.360.724</b>	<b>10.863.453</b>	<b>9.311.821</b>	<b>6.903.137</b>	<b>3.800.760</b>	<b>25.527</b>

## Conto Finanziamenti

Descrizione	Rigo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>PATRIMONIO NETTO</b>																						
- Capitale sociale	(4.1)	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027
- Riserve e utili (perdite) a nuovo	(4.2)	859.349	1.132.234	882.391	488.844	405.801	406.035	505.614	540.930	504.908	511.502	522.128	504.450	486.581	508.903	430.727	365.044	292.438	243.450	176.974	470.696	598.960
- Utile (perdita) di esercizio	(4.3)	618.412	(291.333)	849.291	1.061.604	1.095.895	920.443	866.592	951.585	948.302	934.501	975.670	1.016.042	974.839	1.133.748	1.266.890	1.413.044	1.511.018	1.643.970	1.056.526	427.178	52.485
<b>- Totale</b>	<b>(4.4)</b>	<b>2.099.788</b>	<b>1.462.928</b>	<b>2.353.709</b>	<b>2.172.475</b>	<b>2.123.723</b>	<b>1.948.506</b>	<b>1.994.233</b>	<b>2.114.542</b>	<b>2.075.237</b>	<b>2.068.030</b>	<b>2.119.826</b>	<b>2.142.519</b>	<b>2.083.448</b>	<b>2.264.678</b>	<b>2.319.644</b>	<b>2.400.115</b>	<b>2.425.482</b>	<b>2.509.447</b>	<b>1.855.527</b>	<b>1.519.902</b>	<b>1.273.472</b>
<b>CONTRIBUTI IN C/IMPIANTI</b>	<b>(4.5)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>FONDI PER RISCHI E ONERI</b>																						
- Fondo rinnovo beni reversibili	(4.6)	1.537.367	1.540.409	1.179.763	1.110.355	1.016.924	1.008.313	991.483	996.883	989.337	1.003.353	926.336	848.602	803.157	740.369	592.755	453.650	381.524	270.912	108.697	25.491	-
- Fondo impegni Convenzione	(4.6 b)	3.044.566	2.760.728	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Fondo trattamento fine rapporto	(4.7)	94.644	86.398	82.983	81.821	80.648	79.462	78.265	67.555	56.737	46.810	36.783	32.155	27.480	22.757	17.987	13.169	9.302	6.396	2.960	990	0
- Altri fondi	(4.8)	117.421	1.566.270	1.740.920	1.498.920	1.363.037	1.229.401	1.088.435	978.732	902.789	826.495	752.032	676.829	601.626	526.422	451.219	376.016	300.813	225.610	150.406	75.203	-
<b>- Totale</b>	<b>(4.9)</b>	<b>4.793.998</b>	<b>5.953.805</b>	<b>3.003.666</b>	<b>2.691.096</b>	<b>2.460.609</b>	<b>2.317.176</b>	<b>2.158.183</b>	<b>2.043.170</b>	<b>1.948.863</b>	<b>1.876.658</b>	<b>1.715.151</b>	<b>1.557.586</b>	<b>1.432.262</b>	<b>1.289.548</b>	<b>1.061.961</b>	<b>842.835</b>	<b>691.638</b>	<b>502.917</b>	<b>262.064</b>	<b>101.684</b>	<b>0</b>
<b>DEBITI FINANZIARI NETTI</b>																						
- Prestiti consolidati con garanzia dello Stato	(4.10)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(4.11)	10.524.610	9.953.995	10.217.204	10.072.539	11.169.631	12.493.286	14.116.024	14.241.194	14.684.183	14.969.954	14.885.667	14.099.630	13.513.063	12.677.205	11.658.545	9.786.657	8.182.853	7.418.984	5.109.753	2.734.226	-
- Fondo Centrale Garanzia	(4.12)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ANAS	(4.13)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Prestiti da contrarre a medio-lungo termine	(4.14)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Saldo posizione finanziaria a breve	(4.15)	(1.498.324)	(1.293.681)	(2.599.800)	(909.074)	(1.247.543)	(1.447.998)	(1.957.825)	(1.344.981)	(1.125.682)	(1.124.335)	(1.129.069)	(793.737)	(808.269)	(1.047.728)	(1.179.184)	(668.886)	(436.524)	(1.119.531)	(324.212)	(555.057)	(1.247.945)
<b>- Totale debiti finanziari netti</b>	<b>(4.16)</b>	<b>9.026.286</b>	<b>8.660.314</b>	<b>7.617.403</b>	<b>9.163.465</b>	<b>9.922.088</b>	<b>11.045.288</b>	<b>12.158.199</b>	<b>12.896.213</b>	<b>13.558.501</b>	<b>13.845.619</b>	<b>13.756.598</b>	<b>13.305.893</b>	<b>12.704.794</b>	<b>11.629.477</b>	<b>10.479.361</b>	<b>9.117.771</b>	<b>7.746.329</b>	<b>6.299.453</b>	<b>4.785.541</b>	<b>2.179.169</b>	<b>(1.247.945)</b>
<b>TOTALE FONTI</b>	<b>(4.17)</b>	<b>15.920.072</b>	<b>16.077.047</b>	<b>12.974.778</b>	<b>14.027.036</b>	<b>14.506.419</b>	<b>15.310.970</b>	<b>16.310.614</b>	<b>17.053.926</b>	<b>17.582.602</b>	<b>17.790.307</b>	<b>17.591.575</b>	<b>17.005.998</b>	<b>16.220.504</b>	<b>15.183.703</b>	<b>13.860.967</b>	<b>12.360.721</b>	<b>10.863.450</b>	<b>9.311.817</b>	<b>6.903.132</b>	<b>3.800.755</b>	<b>25.527</b>

## Conto Fabbisogno e Copertura

Descrizione	Rigo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>FABBISOGNO NETTO</b>																						
- Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	(5.1)	551.502	543.740	507.028	962.551	1.491.951	2.000.284	1.888.429	1.806.083	1.684.164	1.371.048	1.072.706	869.064	777.357	476.623	181.807	171.080	150.947	114.832	43.338	39.673	2.338
- Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	(5.2)	17.235	849	423	(15.066)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(54.511)
- Variaz. del cap.circ.netto operativo e altri impieghi correnti	(5.3)	111.582	482.730	(363.658)	669.247	(371.390)	(445.020)	(17.728)	(83.600)	(61.965)	50.258	45.459	(52.610)	(3.699)	19.003	53.850	(96.234)	(55.259)	(56.368)	243.209	560.151	889.645
- Rimborso debiti in scadenza	(5.4)	1.652.457	721.318	641.931	1.210.722	877.480	851.770	1.102.824	1.103.925	855.076	1.606.280	107.537	808.851	1.110.225	1.211.661	1.333.162	1.889.730	3.507.727	787.157	2.333.825	2.400.000	2.776.190
- Saldo altri fabbisogni	(5.5)	524.156	293.882	82.966	1.520.782	1.357.957	1.255.872	1.038.270	973.383	1.076.986	1.036.451	985.587	1.050.738	1.090.456	1.006.918	1.277.625	1.394.934	1.560.931	1.614.920	1.764.555	815.534	333.157
- Totale fabbisogni	(5.6)	2.856.932	2.042.519	868.690	4.348.236	3.355.998	3.662.905	4.011.795	3.799.791	3.554.260	4.064.037	2.211.289	2.676.043	2.974.339	2.714.205	2.846.444	3.359.511	5.164.346	2.460.541	4.384.927	3.815.358	3.946.819
- Contributi in c/impianti	(5.7)	(521)	(1.823)	-	(15.656)	(1.074)	(491)	(567)	(733)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autofinanziamento	(5.8)	(1.695.741)	(1.832.059)	(1.174.809)	(1.541.854)	(1.643.393)	(1.662.869)	(1.721.055)	(1.936.214)	(2.034.961)	(2.162.691)	(2.216.023)	(2.340.710)	(2.488.870)	(2.603.664)	(2.677.899)	(2.849.213)	(3.031.984)	(3.143.548)	(3.589.608)	(4.046.202)	(4.639.707)
- Totale fabbisogno netto	(5.9)	1.160.670	208.637	(306.119)	2.790.726	1.711.531	1.999.545	2.290.174	1.862.844	1.519.299	1.901.346	(4.734)	335.332	485.469	110.541	168.544	510.297	2.132.362	(683.007)	795.320	(230.845)	(692.888)
<b>COPERTURA</b>																						
- Apporti degli azionisti in c/capitale	(5.10)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Finanziamenti a medio-lungo termine	(5.11)	-	3.994	1.000.000	1.100.000	2.050.000	2.200.000	2.800.000	1.250.000	1.300.000	1.900.000	-	-	500.000	350.000	300.000	-	1.900.000	-	-	-	-
- Variazione posizione finanziaria a breve	(5.12)	1.160.670	204.643	(1.306.119)	1.690.726	(338.469)	(200.455)	(509.826)	612.844	219.299	1.346	(4.734)	335.332	(14.531)	(239.459)	(131.456)	510.297	232.362	(683.007)	795.320	(230.845)	(692.888)
- Totale copertura	(5.13)	1.160.670	208.637	(306.119)	2.790.726	1.711.531	1.999.545	2.290.174	1.862.844	1.519.299	1.901.346	(4.734)	335.332	485.469	110.541	168.544	510.297	2.132.362	(683.007)	795.320	(230.845)	(692.888)



## 2) Indici di sostenibilità

Allegato E

Indici di efficientamento

Indice	Riferimento PEF	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>Margine operativo lordo</b>																						
Margine operativo lordo	2.23	1.846.562	553.105	2.084.564	2.334.878	2.501.732	2.512.188	2.623.248	2.876.284	3.008.268	3.099.136	3.314.351	3.415.528	3.486.267	3.612.724	3.811.222	3.923.076	3.987.496	4.154.799	4.337.768	4.395.341	4.477.708
Totale valore della produzione	2.5	3.661.822	3.719.901	3.733.082	3.793.989	3.870.978	3.961.372	4.062.499	4.173.155	4.288.083	4.394.689	4.515.381	4.636.300	4.762.282	4.890.589	5.024.013	5.161.595	5.310.116	5.456.788	5.605.212	5.760.159	5.919.399
MOL margin	(2.23 / 2.5)	50,43%	14,87%	55,84%	61,54%	64,63%	63,42%	64,57%	68,92%	70,15%	70,52%	73,40%	73,67%	73,21%	73,87%	75,86%	76,01%	75,09%	76,14%	77,39%	76,31%	75,64%
<b>MOL margin medio di piano</b>		67,21%																				

Indici di sostenibilità finanziaria

Indice	Riferimento PEF	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>Rapporto di indebitamento</b>																						
Debiti finanziari netti	(4.16)	9.026.286	8.660.314	7.617.403	9.163.465	9.922.088	11.045.288	12.158.199	12.896.213	13.558.501	13.845.619	13.756.598	13.305.893	12.704.794	11.629.477	10.479.361	9.117.771	7.746.329	6.299.453	4.785.541	2.179.169	-1.247.945
Patrimonio Netto	(4.4)	2.099.788	1.462.928	2.353.709	2.172.475	2.123.723	1.948.506	1.994.233	2.114.542	2.075.237	2.068.030	2.119.826	2.142.519	2.083.448	2.264.678	2.319.644	2.400.115	2.425.482	2.509.447	1.855.527	1.519.902	1.273.472
<b>Rapporto di indebitamento medio annuo</b>		4,30	5,92	3,24	4,22	4,67	5,67	6,10	6,10	6,53	6,70	6,49	6,21	6,10	5,14	4,52	3,80	3,19	2,51	2,58	1,43	n.a.
<b>Rapporto di indebitamento medio di piano</b>		4,77																				

Indici di economicità

Indice	Riferimento PEF	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>IRR azionisti</b>																						
Apporto azionisti	(1.14)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendi distribuiti	(1.19)	-	311.013	-	1.273.937	1.167.761	1.113.041	832.717	839.667	994.082	946.661	927.601	996.255	1.036.228	954.238	1.213.203	1.333.461	1.486.121	1.560.005	1.710.446	762.804	298.915
Rimborsi di capitale	(1.19 bis)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rimborsi di riserve	(1.19 ter)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Patrimonio Netto	(4.4)	-2.099.788	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.273.472
Totale		-2.099.788	311.013	0	1.273.937	1.167.761	1.113.041	832.717	839.667	994.082	946.661	927.601	996.255	1.036.228	954.238	1.213.203	1.333.461	1.486.121	1.560.005	1.710.446	762.804	1.572.387
<b>I.R.R. AZIONISTI *</b>		32,96%																				

\* L'IRR degli azionisti non è indicativo in quanto l'indice è calcolato sulla base del Patrimonio Netto al 31 dicembre 2018, pari a € 2,1 miliardi. Quest'ultimo non è rappresentativo del valore dell'azienda e di quanto pagato dagli azionisti stessi che nel 2017 avevano valorizzato la società € 14,7 miliardi nell'ambito dell'operazione di compravendita di azioni.

Indice	Riferimento PEF	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>DETERMINAZIONE DEL TIR</b>																						
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	RIGA 3.16 (tempo 0) - Fondo impegni da convenzione (4.6b)	-12.875.506																				
- Flusso di liquidità della gestione operativa	(1.13)		824.543	1.001.843	-318.288	386.024	-27.539	-292.047	93.261	325.320	654.591	1.012.896	1.444.054	1.635.009	2.027.836	2.362.040	2.694.164	2.857.092	3.006.881	3.224.357	3.369.176	3.671.518
- Oneri finanziari su prestiti consolidati con garanzia dello Stato	(2.30)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Oneri finanziari su prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(2.31)		307.696	338.866	369.331	387.593	451.923	526.698	550.503	574.143	573.089	618.043	584.648	561.026	507.548	503.026	403.263	320.903	286.646	212.325	141.742	27.842
- Oneri rimodulazione F.C.G.	(2.32)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi di nuovi finanziamenti a medio e lungo termine	(2.33)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Proventi (oneri) finanziari netti a breve termine	(2.34)		-210.168	9.246	12.695	11.804	10.758	10.220	9.733	8.784	7.300	4.327	5.353	4.473	9.948	8.913	7.935	6.900	5.750	4.485	3.220	1.783
- Proventi (oneri) finanziari netti da immobilizzazioni finanziarie	(2.35)		22.278	20.715	121.515	16.787	17.123	20.456	21.415	24.497	25.070	25.381	25.743	26.108	26.631	31.615	33.688	38.440	38.536	38.559	36.157	111.484
- Altri proventi (oneri) finanziari netti	(2.36)		103.365	19.516	-4.736	54.723	-18.538	-9.598	-8.703	-5.264	-5.012	-7.701	-7.024	-3.955	-93	1.939	2.512	1.084	1.526	2.325	1.300	61.011
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	RIGA 3.16 (al 2038) - Fondo impegni da convenzione (4.6b)																					25.527
<b>TOTALE FLUSSI DA ATTUALIZZARE</b>		-12.875.506	1.216.764	1.291.232	-78.431	690.303	415.041	213.573	621.319	871.446	1.200.322	1.608.932	2.004.630	2.169.409	2.498.898	2.822.599	3.053.292	3.131.571	3.247.715	3.391.313	3.470.241	3.550.609

<b>TIR</b>	<b>8,83%</b>
<b>VAN</b>	<b>0,00</b>

Allegato E

Indice di solidità patrimoniale

DETERMINAZIONE DEL DSCR	Riferimento PEF	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
- Autofinanziamento	(1.4)	1.174.809	1.541.854	1.643.393	1.662.869	1.721.055	1.936.214	2.034.961	2.162.691	2.216.023	2.340.710	2.488.870	2.603.664	2.677.899	2.849.213	3.031.984	3.143.548	3.589.608	4.046.202	4.639.707
- Rettifica oneri finanziari netti	(2.31)-(2.34)-(2.36)	310.104	361.372	321.066	459.703	526.076	549.473	570.623	570.801	621.417	586.319	560.508	497.693	492.174	392.816	312.919	279.370	205.515	137.222	-34.952
<b>(=) Flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito (FCO)</b>		<b>1.484.913</b>	<b>1.903.226</b>	<b>1.964.459</b>	<b>2.122.572</b>	<b>2.247.131</b>	<b>2.485.687</b>	<b>2.605.584</b>	<b>2.733.492</b>	<b>2.837.440</b>	<b>2.927.029</b>	<b>3.049.378</b>	<b>3.101.357</b>	<b>3.170.073</b>	<b>3.242.029</b>	<b>3.344.903</b>	<b>3.422.918</b>	<b>3.795.123</b>	<b>4.183.424</b>	<b>4.604.755</b>
- Indebitamento Finanziario Netto	(4.16)	7.617.403	9.163.465	9.922.088	11.045.288	12.158.199	12.896.213	13.558.501	13.845.619	13.756.598	13.305.893	12.704.794	11.629.477	10.479.361	9.117.771	7.746.329	6.299.453	4.785.541	2.179.169	-1.247.945
- Finanziamenti concessi dal concessionario a società controllate o partecipate operanti nel settore delle infrastrutture		231.000	41.000	31.000	31.000	31.000	31.000	11.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>(=) Debito finanziario netto (DN)</b>		<b>7.848.403</b>	<b>9.204.465</b>	<b>9.953.088</b>	<b>11.076.288</b>	<b>12.189.199</b>	<b>12.927.213</b>	<b>13.569.501</b>	<b>13.845.619</b>	<b>13.756.598</b>	<b>13.305.893</b>	<b>12.704.794</b>	<b>11.629.477</b>	<b>10.479.361</b>	<b>9.117.771</b>	<b>7.746.329</b>	<b>6.299.453</b>	<b>4.785.541</b>	<b>2.179.169</b>	<b>-1.247.945</b>
Media mese di Dicembre 2019 EURIBOR a 3 mesi		-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%
Spread		1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%
Tasso di interesse di mercato		0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%
Valore servizio del debito (SD)		461.468	571.344	654.486	774.601	910.612	1.036.951	1.175.677	1.304.765	1.421.772	1.523.440	1.631.567	1.701.734	1.783.668	1.856.730	1.965.913	2.125.234	2.414.471	2.192.332	N/A
<b>DSCR (Calcolato secondo la CU - Vedi Allegato "O")</b>		<b>3,22</b>	<b>3,33</b>	<b>3,00</b>	<b>2,74</b>	<b>2,47</b>	<b>2,40</b>	<b>2,22</b>	<b>2,10</b>	<b>2,00</b>	<b>1,92</b>	<b>1,87</b>	<b>1,82</b>	<b>1,78</b>	<b>1,75</b>	<b>1,70</b>	<b>1,61</b>	<b>1,57</b>	<b>1,91</b>	<b>N/A</b>

Indice di sostenibilità finanziaria

DETERMINAZIONE DEL LLCR		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
VAN del flusso di liquidità della gestione operativa incrementato della liquidità		20.471.625	19.730.224	20.334.712	21.231.235	22.730.588	22.749.912	22.948.822	23.045.338	22.786.838	21.740.420	20.824.710	19.701.727	18.083.053	15.423.485	12.800.872	10.857.582	7.122.796	4.163.962	-
Debito finanziario residuo		10.217.203	10.072.539	11.169.631	12.493.286	14.116.024	14.241.194	14.684.183	14.969.954	14.885.667	14.099.630	13.513.063	12.677.205	11.658.545	9.786.657	8.182.853	7.418.984	5.109.753	2.734.226	-
<b>LLCR</b>		<b>2,00</b>	<b>1,96</b>	<b>1,82</b>	<b>1,70</b>	<b>1,61</b>	<b>1,60</b>	<b>1,56</b>	<b>1,54</b>	<b>1,53</b>	<b>1,54</b>	<b>1,54</b>	<b>1,55</b>	<b>1,55</b>	<b>1,58</b>	<b>1,56</b>	<b>1,46</b>	<b>1,39</b>	<b>1,52</b>	<b>n.s.</b>
<b>LLCR - Costo medio del debito</b>		<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>

## **PEF IN BASE ALLA CONVENZIONE UNICA**

### **A) Aggiornamento del PEF di C.U.**

## 1) Relazione

Come precedentemente commentato, ai fini della determinazione del TIR, in base a quanto previsto nella Delibera ART n° 71/2019, è necessario provvedere preliminarmente ad aggiornare il Piano Economico Finanziario (PEF) in base alle regole della Convenzione Unica vigente.

Quindi per consentire un più efficace esame comparato del Piano Economico Finanziario (PEF) sviluppato in base a quanto previsto dalla Delibera ART n° 71/2019, la concessionaria ha predisposto un ulteriore PEF, seguendo i dettami della Convenzione Unica vigente.

Più specificatamente, le principali “assunzioni” di quest’ultimo sono:

- sviluppo in termini reali (senza effetto inflattivo);
- stessi investimenti realizzati riportati nel PEF “Ex Delibera ART” e stessa tempistica con eccezione di quelli relativi ai citati Accordi con il Governo e con le Autorità locali liguri. Sono stati considerati anche gli investimenti aggiuntivi relativi a “Interventi di adeguamento e ammodernamento, anche tecnologico, della rete” (circa € 2,7 miliardi), non riportati nell’aggiornamento del PEF di Giugno 2018 e per i quali è stata prevista la remunerazione tramite “K investimenti”;
- gli investimenti “K” e gli investimenti aggiuntivi vengono remunerati al WACC stabilito dalla sopra citata Delibera ART, mentre gli investimenti relativi al fattore “X” sono remunerati al tasso previsto in C.U.;
- la tariffa media ponderata utilizzata è quella del 2018, quindi non viene considerato nè l’incremento tariffario applicato dal 1° gennaio 2019 (+0,43%) nè l’incremento dello 0,81% approvato dal Decreto Interministeriale e non applicato dalla concessionaria;
- dinamica del traffico, aderente al nuovo studio di traffico predisposto da Prometeia, primaria società indipendente, per lo sviluppo del nuovo PEF (ex Delibera ART) a partire dai dati consuntivi del 2019;
- altri costi e ricavi operativi/di struttura, riproposti i dati riportati nel PEF di Giugno 2018, ad eccezione della variazione del costo del personale rideterminata in base a un coefficiente di incremento coerente con i tassi d’inflazione prospettici utilizzati nei due PEF che sono il 2% per il PEF di Giugno 2018 e lo 0,8% nell’attuale PEF. ”

Il sopracitato PEF costituisce la base di quello utilizzato ai fini della determinazione del TIR (vedi successivo punto B), predisposto non considerando gli investimenti aggiuntivi e i conseguenti ricavi remunerati al WACC

Di seguito si presentano (in euro costanti) il Conto Finanziario, il Conto Economico, il Conto Investimenti, il Conto Finanziamenti e il Conto Fabbisogno e Copertura, secondo gli schemi definiti dal Decreto interministeriale 125 del 15 aprile 1997, integrati, ove ritenuto necessario, da specifiche voci aggiuntive e dettagli.

## 2) Dicoter

Aggiornamento piano economico finanziario (completo)

Conto Finanziario

Descrizione	Rigo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>AREA OPERATIVA</b>																						
- Utile (Perdita) netto di esercizio	(1.1)	618.412	729.132	1.105.383	1.165.519	1.121.638	1.031.784	1.057.616	1.122.794	1.193.459	1.267.158	1.327.787	1.450.741	1.483.969	1.694.052	1.791.986	1.915.751	2.009.942	2.100.361	1.470.838	835.608	350.658
- Accantonamenti e ammortamenti	(1.2)	1.054.596	598.200	424.665	631.504	645.661	737.974	830.463	925.216	997.823	1.083.616	1.152.530	1.184.047	1.336.272	1.279.125	1.287.951	1.289.887	1.307.469	1.317.821	2.373.479	3.361.320	4.413.284
- Oneri finanziari da attualizzazione	(1.2 bis)	29.387	28.910	12.273	7.404	11.988	12.579	12.869	12.927	13.055	13.075	12.946	12.583	12.235	12.121	12.018	12.033	12.159	12.368	12.531	12.670	12.817
- Altri proventi (Proventi da subconcessioni)	(1.2 ter)	-6.654	-3.718	-1.746	-2.147	-1.344	-352	-738	-6.976	-16.251	-348	-2.798	-1.656	-881	-321	-340	-176	-2.599	-3.884	-83	-565	-3.601
- Proventi finanziari	(1.2 quater)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Quota TFR maturata nell'esercizio	(1.3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autofinanziamento	(1.4)	1.695.741	1.352.524	1.540.575	1.802.280	1.777.943	1.781.985	1.900.210	2.053.961	2.188.086	2.363.501	2.490.465	2.645.715	2.831.595	2.984.977	3.091.615	3.217.495	3.326.971	3.426.666	3.856.765	4.209.033	4.773.158
- Variazione capitale circolante netto operativo	(1.5)	-111.582	-3.195	-721.576	369.952	225.330	313.071	36.973	13.633	-51.062	-46.838	-51.441	57.882	17.977	-5.120	-105.544	61.764	35.440	40.205	-270.769	-558.934	-899.862
- Flusso di liquidità della gestione corrente	(1.6)	1.584.159	1.349.329	818.999	2.172.232	2.003.273	2.095.056	1.937.183	2.067.594	2.137.023	2.316.663	2.439.024	2.703.598	2.849.572	2.979.857	2.986.071	3.279.259	3.362.411	3.466.871	3.585.996	3.650.099	3.873.296
- Costi capitalizzati	(1.7)	-33.426	-40.093	-33.000	-34.142	-35.821	-36.943	-38.081	-37.600	-35.141	-32.629	-28.823	-17.192	-8.829	-4.980	-2.148	-1.981	-1.790	-1.452	-1.025	-947	-518
- Investimenti in beni reversibili	(1.8)	-474.597	-467.209	-408.179	-816.527	-1.334.214	-1.831.392	-1.749.361	-1.572.462	-1.332.964	-1.022.322	-781.150	-757.161	-711.533	-418.900	-139.560	-131.009	-112.876	-78.727	-9.125	-6.856	-1.820
- Contributi in conto impianti	(1.9)	521	1.823	-	15.656	1.074	491	567	733	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Investimenti in beni non reversibili	(1.10)	-21.308	-17.979	-23.974	-23.974	-23.974	-23.974	-23.974	-23.974	-23.974	-23.974	-23.974	-19.419	-17.477	-15.729	-14.156	-12.741	-11.467	-10.320	-9.288	-8.359	-
- Investimenti per immobilizzazioni immateriali	(1.11)	-22.171	-18.459	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-
- Saldo altri flussi gestione operativa	(1.12)	-6.630	17.131	-29.596	-7.000	-14.000	-17.000	-10.920	-11.500	-11.500	-10.500	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-4.000	-3.000	-3.500	-2.000	-1.000
- Flusso di liquidità della gestione operativa	(1.13)	1.026.548	824.543	300.272	1.282.267	572.360	162.260	91.436	398.813	709.466	1.203.260	1.572.996	1.880.848	2.082.755	2.532.248	2.822.207	3.125.528	3.229.278	3.370.372	3.560.058	3.628.937	3.869.958
<b>AREA FINANZIARIA</b>																						
- Apporto degli azionisti	(1.14)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Accensione nuovi prestiti	(1.15)	-	3.994	1.000.000	1.100.000	2.050.000	1.200.000	1.800.000	1.950.000	1.300.000	1.600.000	-	-	500.000	750.000	700.000	-	1.600.000	-	-	-	-
- Variazione posizione verso FCG	(1.16)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Variazione posizione verso ANAS	(1.17)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Variazione delle immobilizzazioni finanziarie	(1.18)	-17.235	-849	-423	15.066	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54.511
- Saldo Altri flussi gestione finanziaria	(1.18 bis)	-	-	-54.690	-1.641	-51.306	-596	-56.680	-17.415	9.846	-3.107	25.230	24.541	24.130	24.385	13.100	20.752	9.416	25.042	23.962	24.050	45.777
- Utili distribuiti	(1.19)	-517.526	-311.013	-1.093.698	-1.293.509	-1.195.587	-1.099.698	-986.857	-1.070.532	-1.155.383	-1.228.792	-1.304.008	-1.358.102	-1.512.218	-1.500.583	-1.799.094	-1.826.356	-1.915.751	-2.009.942	-2.100.361	-1.324.861	-100.189
- Rimborsi di capitale	(1.19 bis)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Rimborsi di riserve	(1.19 ter)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Rimborso prestiti consolidati	(1.20)	-1.652.457	-721.318	-641.931	-1.210.722	-877.480	-851.770	-1.102.824	-1.103.925	-855.076	-1.106.280	-107.537	-808.851	-110.225	-111.661	-283.162	-189.730	-207.727	-37.157	-33.825	-	-226.190
- Rimborso nuovi prestiti a medio-lungo termine	(1.21)	-	-	-	-	-	-	-	-	-500.000	-	-	-1.000.000	-1.100.000	-1.050.000	-700.000	-2.300.000	-2.550.000	-2.300.000	-2.300.000	-4.050.000	-4.050.000
- Flusso di liquidità della gestione finanziaria	(1.22)	-2.187.218	-1.029.186	-790.742	-1.390.806	-74.373	-752.064	-346.361	-241.872	-700.613	-1.238.179	-1.386.315	-2.142.412	-2.098.313	-1.937.859	-2.419.156	-2.695.334	-2.814.062	-4.572.057	-4.410.224	-1.300.811	-4.276.091
<b>VARIAZIONE POSIZIONE FINANZIARIA A BREVE</b>	<b>(1.23)</b>	<b>-1.160.670</b>	<b>-204.643</b>	<b>-490.469</b>	<b>-108.538</b>	<b>497.987</b>	<b>-589.803</b>	<b>-254.925</b>	<b>156.941</b>	<b>8.854</b>	<b>-34.919</b>	<b>186.681</b>	<b>-261.564</b>	<b>-15.558</b>	<b>594.389</b>	<b>403.051</b>	<b>430.194</b>	<b>415.216</b>	<b>-1.201.685</b>	<b>-850.166</b>	<b>2.328.126</b>	<b>-406.133</b>





## Conto Investimenti

Descrizione	Rigo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>IMMOBILIZZAZIONI IN BENI REVERSIBILI</b>																						
- Opere in esercizio	(3.1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Opere in corso	(3.2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Nuove opere	(3.3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	(3.4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	(3.5)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Oneri diversi capitalizzati	(3.6)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Fondo ammortamento tecnico	(3.7)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Fondo ammortamento finanziario	(3.7 bis)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- Totale immobilizzazioni reversibili nette	(3.8)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>IMMOBILIZZAZIONI IN BENI NON REVERSIBILI</b>																						
- Immobilizzazioni tecniche non reversibili	(3.9)	310.240	335.290	360.664	386.071	411.512	436.987	462.498	488.045	513.629	539.251	562.516	583.664	602.912	618.641	632.797	645.538	657.005	667.325	676.613	684.972	684.972
- Fondo ammortamento tecnico beni non reversibili	(3.10)	-234.875	-253.613	-277.402	-301.551	-325.987	-350.654	-375.508	-400.516	-425.652	-450.896	-475.700	-499.692	-522.630	-543.966	-563.706	-581.891	-598.583	-613.859	-627.804	-640.508	-684.972
- Totale immobilizzazioni non reversibili nette	(3.11)	75.365	81.677	83.262	84.520	85.525	86.333	86.990	87.529	87.977	88.355	86.816	83.972	80.282	74.675	69.091	63.647	58.422	53.466	48.809	44.464	0
Immobilizzazioni immateriali nette	(3.12)	17.156.897	16.823.981	16.644.190	16.415.472	16.626.530	17.326.168	17.919.382	18.389.756	18.626.669	18.519.849	18.094.684	17.565.892	16.834.179	15.816.988	14.503.054	13.170.347	11.813.083	10.435.970	7.915.070	4.404.163	-
Immobilizzazioni finanziarie	(3.13)	242.252	243.101	243.524	228.458	228.458	228.458	228.458	228.458	228.458	228.458	228.458	228.458	228.458	228.458	228.458	228.458	228.458	228.458	228.458	228.458	173.947
Capitale circolante netto operativo	(3.14)	-1.554.442	-1.551.247	-829.671	-1.199.623	-1.424.953	-1.738.024	-1.774.997	-1.788.631	-1.737.569	-1.690.731	-1.639.289	-1.697.172	-1.715.149	-1.710.029	-1.604.485	-1.666.249	-1.701.688	-1.741.893	-1.471.124	-912.190	-12.328
Altri impieghi netti correnti	(3.15)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>(3.16)</b>	<b>15.920.072</b>	<b>15.597.512</b>	<b>16.141.305</b>	<b>15.528.827</b>	<b>15.515.560</b>	<b>15.902.935</b>	<b>16.459.833</b>	<b>16.917.112</b>	<b>17.205.535</b>	<b>17.145.931</b>	<b>16.770.669</b>	<b>16.181.150</b>	<b>15.427.770</b>	<b>14.410.092</b>	<b>13.196.118</b>	<b>11.796.203</b>	<b>10.398.275</b>	<b>8.976.001</b>	<b>6.721.213</b>	<b>3.764.895</b>	<b>161.619</b>

## Conto Finanziamenti

Descrizione	Rigo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>PATRIMONIO NETTO</b>																						
- Capitale sociale	(4.1)	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027	622.027
- Riserve e utili (perdite) a nuovo	(4.2)	859.349	1.132.234	809.158	652.131	645.177	684.498	741.277	736.753	710.638	680.258	647.134	619.726	560.566	545.671	441.908	408.426	408.897	408.897	408.897	554.874	1.290.293
- Utile (perdita) di esercizio	(4.3)	618.412	729.132	1.105.383	1.165.519	1.121.638	1.031.784	1.057.616	1.122.794	1.193.459	1.267.158	1.327.787	1.450.741	1.483.969	1.694.052	1.791.986	1.915.751	2.009.942	2.100.361	1.470.838	835.608	350.658
- Totale	(4.4)	2.099.788	2.483.393	2.536.569	2.439.677	2.388.843	2.338.309	2.420.920	2.481.574	2.526.124	2.569.443	2.596.948	2.692.494	2.666.562	2.861.750	2.855.922	2.946.205	3.040.866	3.131.285	2.501.762	2.012.509	2.262.978
<b>CONTRIBUTI IN C/IMPIANTI</b>																						
(4.5)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>FONDI PER RISCHI E ONERI</b>																						
- Fondo rinnovo beni reversibili	(4.6)	1.537.367	1.540.409	1.357.710	1.359.775	1.336.801	1.334.125	1.321.038	1.304.110	1.264.050	1.221.866	1.165.711	1.065.014	963.714	845.235	719.324	586.628	461.113	332.560	178.934	23.193	-
- Fondo impegni Convenzione	(4.6 b)	3.044.566	2.760.728	2.709.131	2.233.768	1.708.379	1.244.929	858.996	621.871	483.936	411.783	347.878	294.324	245.573	189.291	136.276	83.709	35.457	16.338	7.621	2.342	-
- Fondo trattamento fine rapporto	(4.7)	94.644	86.398	82.983	81.821	80.648	79.462	78.265	67.555	56.737	46.810	36.783	32.155	27.480	22.757	17.987	13.169	9.302	6.396	2.960	990	0
- Altri fondi	(4.8)	117.421	66.270	40.920	35.920	23.920	8.920	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Totale	(4.9)	4.793.998	4.453.805	4.190.744	3.711.284	3.149.748	2.667.436	2.258.299	1.993.536	1.804.723	1.680.459	1.550.372	1.391.493	1.236.767	1.057.283	873.587	683.506	505.872	355.294	189.515	26.525	0
<b>DEBITI FINANZIARI NETTI</b>																						
- Prestiti consolidati con garanzia dello Stato	(4.10)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(4.11)	10.524.610	9.953.995	10.217.204	10.072.539	11.169.631	11.500.047	12.128.546	12.946.876	13.388.416	13.374.838	13.288.838	12.501.089	11.912.809	11.473.814	10.852.416	9.982.493	9.082.753	6.518.953	4.209.300	4.233.351	-
- Fondo Centrale Garanzia	(4.12)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ANAS	(4.13)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Prestiti da contrarre a medio-lungo termine	(4.14)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Saldo posizione finanziaria a breve	(4.15)	-1.498.324	-1.293.681	-803.212	-694.673	-1.192.661	-602.857	-347.932	-504.874	-513.728	-478.809	-665.490	-403.926	-388.367	-982.756	-1.385.808	-1.816.001	-2.231.218	-1.029.532	-179.366	-2.507.492	-2.101.359
- Totale debiti finanziari netti	(4.16)	9.026.286	8.660.314	9.413.991	9.377.866	9.976.970	10.897.190	11.780.614	12.442.002	12.874.688	12.896.029	12.623.348	12.097.163	11.524.442	10.491.058	9.466.608	8.166.492	6.851.535	5.489.421	4.029.934	1.725.859	-2.101.359
<b>TOTALE FONTI</b>	<b>(4.17)</b>	<b>15.920.072</b>	<b>15.597.512</b>	<b>16.141.304</b>	<b>15.528.827</b>	<b>15.515.560</b>	<b>15.902.935</b>	<b>16.459.832</b>	<b>16.917.112</b>	<b>17.205.536</b>	<b>17.145.932</b>	<b>16.770.669</b>	<b>16.181.150</b>	<b>15.427.770</b>	<b>14.410.091</b>	<b>13.196.117</b>	<b>11.796.202</b>	<b>10.398.273</b>	<b>8.975.999</b>	<b>6.721.211</b>	<b>3.764.893</b>	<b>161.619</b>

## Conto Fabbisogno e Copertura

Descrizione	Rigo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>FABBISOGNO NETTO</b>																						
- Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	(5.1)	551.502	543.740	489.131	898.621	1.417.987	1.916.287	1.835.394	1.658.014	1.416.057	1.102.903	855.528	817.750	761.817	442.609	158.864	148.731	129.133	93.499	22.438	19.162	2.338
- Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	(5.2)	17.235	849	423	-15.066	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-54.511
- Variaz. del cap.circ.netto operativo e altri impieghi correnti	(5.3)	111.582	3.195	721.576	-369.952	-225.330	-313.071	-36.973	-13.633	51.062	46.838	51.441	-57.882	-17.977	5.120	105.544	-61.764	-35.440	-40.205	270.769	558.934	899.862
- Rimborso debiti in scadenza	(5.4)	1.652.457	721.318	641.931	1.210.722	877.480	851.770	1.102.824	1.103.925	855.076	1.606.280	107.537	808.851	1.110.225	1.211.661	1.333.162	889.730	2.507.727	2.587.157	2.333.825	-	4.276.190
- Saldo altri fabbisogni	(5.5)	524.156	293.882	1.177.984	1.302.150	1.260.893	1.117.294	1.054.457	1.099.447	1.157.037	1.242.399	1.289.278	1.338.561	1.493.088	1.481.198	1.790.994	1.810.604	1.910.335	1.987.900	2.079.899	1.302.811	55.412
- Totale fabbisogni	(5.6)	2.856.932	1.562.984	3.031.045	3.026.475	3.331.030	3.572.279	3.955.702	3.847.753	3.479.232	3.998.420	2.303.784	2.907.279	3.347.153	3.140.588	3.388.564	2.787.302	4.511.755	4.628.351	4.706.931	1.880.907	5.179.291
- Contributi in c/impianti	(5.7)	-521	-1.823	-	-15.656	-1.074	-491	-567	-733	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autofinanziamento	(5.8)	-1.695.741	-1.352.524	-1.540.575	-1.802.280	-1.777.943	-1.781.985	-1.900.210	-2.053.961	-2.188.086	-2.363.501	-2.490.465	-2.645.715	-2.831.595	-2.984.977	-3.091.615	-3.217.495	-3.326.971	-3.426.666	-3.856.765	-4.209.033	-4.773.158
- Totale fabbisogno netto	(5.9)	1.160.670	208.637	1.490.469	1.208.538	1.552.013	1.789.803	2.054.925	1.793.059	1.291.146	1.634.919	-186.681	261.564	515.558	155.611	296.949	-430.194	1.184.784	1.201.685	850.166	-2.328.126	406.133
<b>COPERTURA</b>																						
- Apporti degli azionisti in c/capitale	(5.10)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Finanziamenti a medio-lungo termine	(5.11)	-	3.994	1.000.000	1.100.000	2.050.000	1.200.000	1.800.000	1.950.000	1.300.000	1.600.000	-	-	500.000	750.000	700.000	-	1.600.000	-	-	-	-
- Variazione posizione finanziaria a breve	(5.12)	1.160.670	204.643	490.469	108.538	-497.987	589.803	254.925	-156.941	-8.854	34.919	-186.681	261.564	15.558	-594.389	-403.051	-430.194	-415.216	1.201.685	850.166	-2.328.126	406.133
- Totale copertura	(5.13)	1.160.670	208.637	1.490.469	1.208.538	1.552.013	1.789.803	2.054.925	1.793.059	1.291.146	1.634.919	-186.681	261.564	515.558	155.611	296.949	-430.194	1.184.784	1.201.685	850.166	-2.328.126	406.133

## **B) PEF di C.U. - Per calcolo CIN e TIR**

## 1) Relazione

Come precedentemente commentato, ai fini della determinazione del TIR, in base a quanto previsto nella Delibera ART n° 71/2019, è necessario provvedere preliminarmente a modificare il Piano Economico Finanziario (PEF) predisposto in base alle regole della Convenzione Unica vigente (vedi precedente punto A).

Il Piano di riferimento è quindi sostanzialmente quello inserito nel precedente paragrafo (PEF di C.U.-Aggiornamento), con:

- a) esclusione dagli investimenti relativi a “nuovi interventi di adeguamento e ammodernamento, anche tecnologico, della rete” e di conseguenza dei ricavi conseguenti all’applicazione della relativa tariffa in quanto non riportati nel PEF di Giugno 2018.
- b) riproposizione degli investimenti in beni non reversibili e immateriali riportati nel PEF di Giugno 2018, sia come importo che come tempistica.

Lo sviluppo del PEF con le modifiche sopra indicate, è rilevato (in euro costanti) nel Conto Finanziario, nel Conto Economico, nel Conto Investimenti, nel Conto Finanziamenti e nel Conto Fabbisogno e Copertura di seguito esposti;

I suddetti schemi costituiscono, come detto, la base per la rideterminazione dei flussi per il calcolo del tasso (TIR) di riferimento per la remunerazione delle opere realizzate o in corso di realizzazione.

Tabella Riepilogo Investimenti considerati ai fini del calcolo del TIR del CIN

Autostrade per l'Italia  
TABELLA DI RIEPILOGO INVESTIMENTI CONSIDERATI AI FINI DEL CALCOLO DEL TIR DEL CIN

	Eseguito al 2018	2019	Eseguito al 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE	TOTALE 2019-2038	TOTALE 2020-2038	
<i>Importi in euro/migliaia</i>																										
<b>Interventi Piano Convenzione Unica 1997</b>	6.215.728	213.857	6.429.585	135.180	213.825	256.506	173.892	132.940	39.612	32.811	17.760	7.036	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.439.147	1.223.419	1.009.562
<b>Altri Investimenti Convenzione Unica 1997</b>	2.568.923	130.638	2.699.561	154.441	239.327	262.559	291.920	253.716	194.782	100.459	51.317	53.941	51.824	47.709	55.152	51.851	51.525	47.339	18.706	7.808	4.625	1.820	4.640.381	2.071.458	1.940.820	
<b>Interventi previsti dal IV Atto Aggiuntivo 2002</b>	3.784.841	98.347	3.883.188	101.364	132.903	259.607	402.670	348.449	351.533	399.303	487.686	498.038	509.793	506.447	277.157	84.550	77.913	64.328	58.822	-	-	-	8.443.752	4.658.911	4.560.564	
<b>Nuovi Interventi di Convenzione Unica 2007:</b> <small>Interventi di risanamento acustico ulteriori rispetto a quelli riportati alla lettera C4 Altri Investimenti</small>	190.576	18.960	209.536	14.619	22.862	80.637	148.124	135.182	148.792	123.348	17.389	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	900.489	709.914	690.954	
<b>Interventi proposti nel PEF Giugno 2018:</b> <small>Interventi originariamente individuati dall'art.15 della Convenzione Unica 2007</small>	50.671	5.405	56.076	2.574	80.044	307.813	501.933	490.956	405.961	287.019	166.769	35.651	34.205	34.202	-	-	-	-	-	-	-	-	2.403.202	2.352.531	2.347.126	
<b>Interventi proposti nel PEF 2019:</b> <small>Nuovi interventi di adeguamento ed ammodernamento della rete</small>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale Investimenti</b>	12.810.739	467.206	13.277.946	408.179	688.962	1.167.123	1.518.539	1.361.242	1.140.679	942.939	740.921	594.667	595.822	588.357	332.309	136.401	129.438	111.667	77.528	7.808	4.625	1.820	23.826.972	11.016.233	10.549.026	
<b>* di cui Gronda di Genova</b>	-	24.167	24.167	25.895	29.487	125.877	332.289	319.714	339.544	397.777	487.445	498.038	509.793	506.447	277.157	84.550	77.913	64.328	58.822	-	-	-	4.159.245	4.159.245	4.135.077	

# Tabella Riepilogo Investimenti considerati nel PEF di giugno 2018

*Autostrade per l'Italia*  
TABELLA DI RIEPILOGO INVESTIMENTI CONSIDERATI NEL PEF DI GIUGNO 2018

	Eseguito al 2018	2019	Eseguito al 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE	TOTALE 2019-2038	TOTALE 2020-2038	
<i>Importi in euro/migliaia</i>																										
<b>Interventi Piano Convenzione Unica 1997</b>	6.252.207	277.604	6.529.811	286.990	198.414	135.039	71.042	36.304	26.284	13.759	2.511	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.300.154	1.047.947	770.343	
<b>Altri Investimenti Convenzione Unica 1997</b>	2.581.103	252.865	2.833.968	380.177	340.108	347.095	262.281	158.343	88.986	43.218	37.724	35.776	26.890	24.358	14.011	12.444	8.293	7.287	6.157	5.442	4.822	4.248	4.641.627	2.060.523	1.807.659	
<b>Interventi previsti dal IV Atto Aggiuntivo 2002</b>	3.936.669	413.660	4.350.330	429.682	395.234	382.357	483.237	501.948	502.776	506.947	433.305	293.561	114.513	26.931	-	-	-	-	-	-	-	-	8.420.819	4.484.150	4.070.490	
<b>Nuovi Interventi di Convenzione Unica 2007:</b>																										
Interventi di risanamento acustico ulteriori rispetto a quelli riportati alla lettera C4 Altri Investimenti	198.515	61.202	259.717	247.139	254.674	138.960	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	900.489	701.975	640.772	
<b>Interventi proposti nel PEF Giugno 2018:</b>																										
Interventi originariamente individuati dall'art.15 della Convenzione Unica 2007	78.317	154.984	233.301	408.741	559.251	555.275	416.572	167.211	31.234	9.252	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.380.837	2.302.520	2.147.536	
<b>Interventi proposti nel PEF 2019:</b>																										
Nuovi interventi di adeguamento ed ammodernamento della rete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Totale Investimenti</b>	<b>13.046.812</b>	<b>1.160.315</b>	<b>14.207.127</b>	<b>1.752.728</b>	<b>1.747.681</b>	<b>1.558.725</b>	<b>1.233.132</b>	<b>863.806</b>	<b>649.281</b>	<b>573.176</b>	<b>473.540</b>	<b>329.337</b>	<b>141.403</b>	<b>51.289</b>	<b>14.011</b>	<b>12.444</b>	<b>8.293</b>	<b>7.287</b>	<b>6.157</b>	<b>5.442</b>	<b>4.822</b>	<b>4.248</b>	<b>23.643.927</b>	<b>10.597.115</b>	<b>9.436.800</b>	
<i>* di cui Gronda di Genova</i>	193.336	200.343	393.679	332.835	369.782	370.675	479.969	501.948	502.776	506.947	433.305	293.561	114.513	26.931	-	-	-	-	-	-	-	-	4.326.920	4.133.584	3.933.241	

## Delta tra gli Investimenti considerati ai fini del calcolo del TIR del CIN e gli Investimenti considerati nel PEF di giugno 2018

	Eseguito al 2018	2019	Eseguito al 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE	TOTALE 2019-2038	TOTALE 2020-2038	
<i>Importi in euro/migliaia</i>																										
<b>Totale investimenti TIR del CIN</b>	12.810.739	467.206	13.277.946	408.179	688.962	1.167.123	1.518.539	1.361.242	1.140.679	942.939	740.921	594.667	595.822	588.357	332.309	136.401	129.438	111.667	77.528	7.808	4.625	1.820	23.826.972	11.016.233	10.549.026	
<b>Totale investimenti PEF Giugno 2018</b>	13.046.812	1.160.315	14.207.127	1.752.728	1.747.681	1.558.725	1.233.132	863.806	649.281	573.176	473.540	329.337	141.403	51.289	14.011	12.444	8.293	7.287	6.157	5.442	4.822	4.248	23.643.927	10.597.115	9.436.800	
<b>Delta</b>	<b>-236.073</b>	<b>-693.109</b>	<b>-929.182</b>	<b>-1.344.549</b>	<b>-1.058.719</b>	<b>-391.602</b>	<b>285.407</b>	<b>497.436</b>	<b>491.399</b>	<b>369.764</b>	<b>267.381</b>	<b>265.330</b>	<b>454.419</b>	<b>537.069</b>	<b>318.299</b>	<b>123.957</b>	<b>121.145</b>	<b>104.379</b>	<b>71.371</b>	<b>2.366</b>	<b>-196</b>	<b>-2.429</b>	<b>183.045</b>	<b>419.117</b>	<b>1.112.226</b>	

Allegato E

Delta tra gli Investimenti non reversibili considerati ai fini del calcolo del TIR del CIN e considerati nel PEF di giugno 2018

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE
<i>Importi in euro/migliaia</i>																				
<b>TIR</b>																				
<b>Investimenti in beni non reversibili</b>	23.974	23.974	23.974	23.974	23.974	23.974	23.974	23.974	21.577	19.419	17.477	15.729	14.156	12.741	11.467	10.320	9.288	8.359	-	<b>332.325</b>
<b>Investimenti per immobilizzazioni immateriali</b>	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	-	<b>284.758</b>
<b>Totale</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>45.555</b>	<b>43.397</b>	<b>41.455</b>	<b>18.729</b>	<b>17.156</b>	<b>15.741</b>	<b>14.467</b>	<b>13.320</b>	<b>12.288</b>	<b>11.359</b>	<b>-</b>	<b>617.083</b>
<b>PEF 06/2018</b>																				
<b>Investimenti in beni non reversibili</b>	23.974	23.974	23.974	23.974	23.974	23.974	23.974	23.974	21.577	19.419	17.477	15.729	14.156	12.741	11.467	10.320	9.288	8.359	-	<b>332.325</b>
<b>Investimenti per immobilizzazioni immateriali</b>	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	23.978	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	-	<b>284.758</b>
<b>Totale</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>47.952</b>	<b>45.555</b>	<b>43.397</b>	<b>41.455</b>	<b>18.729</b>	<b>17.156</b>	<b>15.741</b>	<b>14.467</b>	<b>13.320</b>	<b>12.288</b>	<b>11.359</b>	<b>-</b>	<b>617.083</b>
<b>Delta TIR vs PEF 06/2018</b>																				
<b>Investimenti in beni non reversibili</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>
<b>Investimenti per immobilizzazioni immateriali</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

# Flussi TIR CIN PEF (escl. ammodernamenti)

DETERMINAZIONE DEL TIR	Riferimento PEF	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	- (3.8) e/o (3.12) (tempo 0) - Fondo impegni da convenzione (4.6)	-13.740.104																			
- Flusso di liquidità della gestione operativa	(1.13)		472.334	1.358.363	716.570	396.201	408.910	761.264	1.038.310	1.410.250	1.662.484	1.879.810	2.027.363	2.408.989	2.620.865	2.869.513	2.968.749	3.077.859	3.245.368	3.317.112	3.542.693
Oneri e proventi finanziari	0,00%		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Oneri finanziari su prestiti consolidati con garanzia dello Stato	(2.30)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Oneri finanziari su prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(2.31)		338.866	369.331	387.593	430.072	459.632	456.562	469.687	458.577	475.844	449.101	425.360	386.124	388.244	325.518	277.172	254.294	182.635	152.222	39.084
- Oneri rimodulazione F.C.G	(2.32)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi di nuovi finanziamenti a medio e lungo termine	(2.33)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Proventi (oneri) finanziari netti a breve termine	(2.34)		9.246	12.695	11.804	10.758	10.220	9.733	8.784	7.300	4.327	5.353	4.473	9.948	8.913	7.935	6.900	5.750	4.485	3.220	1.783
- Proventi (oneri) finanziari netti da immobilizzazioni finanziarie	(2.35)		20.715	121.515	16.787	17.123	20.456	21.415	24.497	25.070	25.381	25.743	26.108	26.631	31.615	33.688	38.440	38.536	38.559	36.157	111.484
- Altri proventi (oneri) finanziari netti	(2.36)		19.516	-5.703	54.767	-18.633	-12.029	-11.936	-6.698	-6.177	-8.763	-7.177	-4.226	-1.295	1.314	2.340	4.254	6.835	5.357	9.184	68.704
Imposte sul reddito di esercizio	(2.41)		446.825	429.926	448.034	419.885	431.172	460.848	492.106	518.754	544.324	585.478	593.205	666.919	701.178	739.660	768.662	792.950	533.128	282.426	36.491
Flussi di liquidità da attività accessorie	0,00%		-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718	-159.718
Flusso di liquidità da attività non pertinenti	(2.3) e (2.4) al netto della relativa quota costi da (2.6) a (2.17)		-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921	-43.921
Flussi di liquidità da variazione capitale circolante netto operativo	(1.5)		721.760	-318.289	-209.745	-253.611	-7.527	-812	33.884	7.272	11.103	-64.044	-35.152	-9.096	68.578	-59.941	-37.771	-35.185	271.316	552.252	899.025
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	- (3.8) e/o (3.12) (ultimo anno) - Fondo impegni da convenzione (4.6)																				0
<b>TOTALE FLUSSI DA ATTUALIZZARE</b>		-13.740.104	1.726.669	1.507.184	1.055.455	779.659	1.069.900	1.455.011	1.803.764	2.165.021	2.469.171	2.622.786	2.780.781	3.214.013	3.533.383	3.627.148	3.723.579	3.835.158	3.980.406	4.051.811	4.131.682

<b>TIR Reale</b>	<b>12,97%</b>
<b>VAN</b>	<b>0,00</b>

<b>TIR Nominale</b>
<b>13,87%</b>

Equazione di Fisher con inflazione pari a

0,80%

Immobilizzazioni immateriali nette	14.007.651
Fondo Impegni da Convenzione	-2.760.728
Delta CIN regolatorio	3.772.758
Investimenti con benefici non riconosciuti dal concedente (IV Atto Aggiuntivo 2002)	-423.982
Investimenti senza benefici non riconosciuti dal concedente (Piano 1997)	-1.509.541
Poste figurative "X" e "K" da riconoscere a remunerazione	653.946
<b>CIN Complessivo al 31 dicembre 2019</b>	<b>13.740.104</b>



<b>CAPITALE INVESTITO NETTO AL 31 dicembre 2019</b>							
	Valore di Bilancio	Rettifica CIN Contabile e ammortamento avviamento	Investimenti Art. 15 non remunerati a tariffa in CU	Rettifica Investimenti IV Atto Aggiuntivo 2002	Rettifica Investimenti Piano 1997	Ammort, Rett. VA, ed altro su Investimenti non riconosciuti Piano 1997	TOTALE
Diritti concessori Immateriali	10.690.143						
Fondo impegni da Convenzione	-2.760.728						
<b>NETTO</b>	<b>7.929.415</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7.929.415</b>
Rettifica CIN Contabile		<b>3.772.758</b>					<b>3.772.758</b>
<b>TOTALE BENI REVERSIBILI NETTI</b>							<b>11.702.173</b>
Poste figurative "X" e "K"						<b>653.946</b>	<b>653.946</b>
Avviamento	6.111.201	-2.793.693					<b>3.317.508</b>
<b>TOTALE PARZIALE</b>	<b>14.040.616</b>	<b>979.065</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>653.946</b>	<b>15.673.627</b>
Investimenti senza benefici economici aggiuntivi non riconosciuti dal concedente					<b>-1.901.575</b>	<b>392.033</b>	<b>-1.509.541</b>
Investimenti con benefici economici aggiuntivi non riconosciuti dal concedente				<b>-423.982</b>			<b>-423.982</b>
<b>CIN TIR</b>	<b>14.040.616</b>	<b>979.065</b>	<b>0</b>	<b>-423.982</b>	<b>-1.901.575</b>	<b>1.045.979</b>	<b>13.740.104</b>
Rettifica investimenti Art. 15			<b>-56.076</b>				<b>-56.076</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO</b>	<b>14.040.616</b>	<b>979.065</b>	<b>-56.076</b>	<b>-423.982</b>	<b>-1.901.575</b>	<b>1.045.979</b>	<b>13.684.028</b>

## 2) Dicoter

Aggiornamento piano economico finanziario ai fini della  
determinazione del CIN regolatorio e del TIR

Conto Finanziario

Descrizione	Rigo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>AREA OPERATIVA</b>																						
- Utile (Perdita) netto di esercizio	(1.1)	618.412	729.132	1.104.800	1.165.131	1.121.363	1.029.904	1.054.991	1.132.717	1.214.848	1.285.494	1.348.409	1.458.833	1.482.793	1.679.971	1.772.875	1.882.872	1.969.075	2.035.173	1.379.330	739.635	249.554
- Accantonamenti e ammortamenti	(1.2)	1.054.596	598.200	425.473	632.125	638.669	720.427	791.909	858.797	898.084	951.309	994.580	1.007.420	1.141.707	1.069.142	1.065.595	1.067.003	1.084.269	1.094.318	2.149.526	3.136.555	4.186.289
- Oneri finanziari da attualizzazione	(1.2 bis)	29.387	28.910	12.233	7.364	11.958	12.554	12.849	12.912	13.045	13.069	12.942	12.580	12.234	12.119	12.017	12.032	12.158	12.367	12.531	12.670	12.814
- Altri proventi (Proventi da subconcessioni)	(1.2 ter)	-6.654	-3.718	-1.746	-2.147	-1.344	-352	-738	-6.976	-16.251	-348	-2.798	-1.656	-881	-321	-340	-176	-2.599	-3.884	-83	-565	-3.601
- Proventi finanziari	(1.2 quater)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Quota TFR maturata nell'esercizio	(1.3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autofinanziamento	(1.4)	1.695.741	1.352.524	1.540.760	1.802.473	1.770.646	1.762.533	1.859.011	1.997.450	2.109.726	2.249.524	2.353.133	2.477.177	2.635.853	2.760.911	2.850.147	2.961.731	3.062.903	3.137.974	3.541.304	3.888.295	4.445.056
- Variazione capitale circolante netto operativo	(1.5)	-111.582	-3.195	-721.760	318.289	209.745	253.611	7.527	812	-33.884	-7.272	-11.103	64.044	35.152	9.096	-68.578	59.941	37.771	35.185	-271.316	-552.252	-899.025
- Flusso di liquidità della gestione corrente	(1.6)	1.584.159	1.349.329	818.999	2.120.763	1.980.391	2.016.144	1.866.538	1.998.262	2.075.843	2.242.252	2.342.029	2.541.222	2.671.005	2.770.006	2.781.569	3.021.672	3.100.673	3.173.159	3.269.989	3.336.043	3.546.031
- Costi capitalizzati	(1.7)	-33.426	-40.093	-33.000	-34.142	-35.820	-36.943	-38.081	-37.600	-35.141	-32.629	-28.823	-17.193	-8.829	-4.979	-2.147	-1.980	-1.790	-1.452	-1.025	-947	-518
- Investimenti in beni reversibili	(1.8)	-474.597	-467.209	-408.179	-688.962	-1.167.123	-1.518.539	-1.361.242	-1.140.679	-942.940	-740.921	-594.667	-595.822	-588.358	-332.309	-136.401	-129.438	-111.667	-77.528	-7.808	-4.625	-1.820
- Contributi in conto impianti	(1.9)	521	1.823	-	15.656	1.074	491	567	733	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Investimenti in beni non reversibili	(1.10)	-21.308	-17.979	-23.974	-23.974	-23.974	-23.974	-23.974	-23.974	-23.974	-23.974	-23.974	-19.419	-17.477	-15.729	-14.156	-12.741	-11.467	-10.320	-9.288	-8.359	-
- Investimenti per immobilizzazioni immateriali	(1.11)	-22.171	-18.459	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-23.978	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-
- Saldo altri flussi gestione operativa	(1.12)	-6.630	17.131	-29.596	-7.000	-14.000	-17.000	-10.920	-11.500	-10.500	-10.500	-10.500	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-4.000	-3.000	-3.500	-2.000	-1.000
- Flusso di liquidità della gestione operativa	(1.13)	1.026.548	824.543	300.272	1.358.363	716.570	396.201	408.910	761.264	1.038.310	1.410.250	1.662.484	1.879.810	2.027.363	2.408.989	2.620.865	2.869.513	2.968.749	3.077.859	3.245.368	3.317.112	3.542.693
<b>AREA FINANZIARIA</b>																						
- Apporto degli azionisti	(1.14)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Accensione nuovi prestiti	(1.15)	-	3.994	1.000.000	1.100.000	2.050.000	1.200.000	1.800.000	750.000	1.300.000	1.000.000	-	-	500.000	750.000	700.000	-	1.600.000	-	-	-	-
- Variazione posizione verso FCG	(1.16)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Variazione posizione verso ANAS	(1.17)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Variazione delle immobilizzazioni finanziarie	(1.18)	-17.235	-849	-423	15.066	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54.511
- Saldo Altri flussi gestione finanziaria	(1.18 bis)	-	-	-54.690	-1.641	-51.306	-596	-56.680	-9.015	9.006	253	23.960	23.270	22.861	23.114	11.830	19.481	8.146	23.771	23.532	23.620	45.880
- Utili distribuiti	(1.19)	-517.526	-311.013	-1.093.698	-1.292.634	-1.195.297	-1.099.479	-984.175	-1.067.535	-1.171.580	-1.255.914	-1.320.817	-1.379.867	-1.514.045	-1.494.773	-1.778.560	-1.814.286	-1.882.872	-1.969.075	-2.035.173	-1.187.599	-49.970
- Rimborsi di capitale	(1.19 bis)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Rimborsi di riserve	(1.19 ter)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Rimborso prestiti consolidati	(1.20)	-1.652.457	-721.318	-641.931	-1.210.722	-877.480	-851.770	-1.102.824	-1.103.925	-855.076	-1.106.280	-107.537	-808.851	-110.225	-111.661	-283.162	-189.730	-207.727	-37.157	-33.825	-	-226.190
- Rimborso nuovi prestiti a medio-lungo termine	(1.21)	-	-	-	-	-	-	-	-	-500.000	-	-	-1.000.000	-1.100.000	-1.050.000	-700.000	-2.300.000	-750.000	-2.300.000	-4.345.466	-1.163.979	-4.225.769
- Flusso di liquidità della gestione finanziaria	(1.22)	-2.187.218	-1.029.186	-790.742	-1.389.931	-74.083	-751.845	-343.679	-1.430.475	-717.650	-1.861.941	-1.404.394	-2.165.448	-2.101.409	-1.933.320	-2.399.892	-2.684.535	-2.782.453	-2.732.461	-4.345.466	-1.163.979	-4.225.769
<b>VARIAZIONE POSIZIONE FINANZIARIA A BREVE</b>	<b>(1.23)</b>	<b>-1.160.670</b>	<b>-204.643</b>	<b>-490.469</b>	<b>-31.568</b>	<b>642.487</b>	<b>-355.644</b>	<b>65.231</b>	<b>-669.211</b>	<b>320.660</b>	<b>-451.691</b>	<b>258.091</b>	<b>-285.638</b>	<b>-74.046</b>	<b>475.669</b>	<b>220.974</b>	<b>184.978</b>	<b>186.297</b>	<b>345.398</b>	<b>-1.100.098</b>	<b>2.153.133</b>	<b>-683.076</b>





# **ALLEGATO 1**

## ***Criteria di determinazione degli effetti economici connessi all'emergenza sanitaria da COVID-19***

---

## Indice del documento:

1. Premessa.....	2
2. Impatti pandemia COVID-19 area ricavi .....	4
3. Impatti pandemia COVID-19 costi operativi netti .....	6
4. Stima possibili ulteriori impatti pandemia COVID-19.....	7

## 1. Premessa

ASPI, in linea con le linee guida emanate dal Concedente con lettera prot. U.0024522 del 5 ottobre 2021 per le perdite indotte da COVID-19, ha quantificato la perdita di margine calcolandola rispetto all'omologo periodo 2019 limitatamente al periodo di lock-down (con limitazioni agli spostamenti sul territorio nazionale) riferita ai soli mesi da marzo a giugno 2020.

L'ammontare complessivo delle suddette perdite è calcolato considerando:

- perdita di ricavi da pedaggio, derivante dall'impatto delle misure di contenimento dell'epidemia che implicano limitazioni agli spostamenti sul territorio nazionale; sono inclusi i ricavi da attività accessorie e non pertinenti se la perdita deriva da specifiche misure di sostegno ai sub-concessionari e ai gestori disposte dal Concedente;
- costi addizionali e costi evitati, derivanti dall'impatto delle misure di contenimento sui costi variabili, che includono le differenze rilevabili in tutti i costi variabili (costi di manutenzione, costi per prestazione di servizi ...), e sui costi fissi, che includono le variazioni generate dalle misure compensative adottate dal Governo (in particolare, la riduzione del costo del personale per effetto dei benefici per cassa integrazione).

Dette perdite vengono quantificate al netto dei maggiori costi e benefici ottenuti da altre misure di compensazione (4 milioni di euro tra maggiori costi e benefici per cassa-integrazione).

Il margine di cui sopra è al netto delle componenti di ricavo che la Società trasferisce al Concedente e ANAS sotto forma di canoni di concessione pedaggi, canoni subconcessioni e integrazione chilometrica. Tale valore è coerente con quanto rappresentato nella relazione di Bilancio di giugno 2020.

ASPI ha quindi provveduto ad aggiornare la stima degli impatti sul medesimo periodo di riferimento (marzo-giugno 2020 vs marzo-giugno 2019); il valore consuntivo è pari a 542 milioni di euro.



Tabella 1 Impatti Pandemia COVID-19 marzo-giugno 2020 vs marzo-giugno 2019

Marzo-Giugno	Effetti COVID			
	€/mln	Totale da Conto Economico	di cui a carico della Società	Delta
Ricavi da pedaggio		-563	-493	70
Altri ricavi e rimborsi		-56	-53	3
<b>RICAVI OPERATIVI</b>		<b>-619</b>	<b>-546</b>	<b>73</b>
Oneri Concessori		73	0	-73
Altri costi operativi		-5	-5	0
Costo del lavoro netto		9	9	0
<b>COSTI OPERATIVI NETTI</b>		<b>77</b>	<b>4</b>	<b>-73</b>
<b>EBITDA</b>		<b>-542</b>	<b>-542</b>	<b>0</b>

ASPI ha disponibili il dettaglio dei ricavi e dei costi addizionali ed evitati sia per il periodo marzo-giugno 2020 sia per il corrispondente periodo del 2019.

## 2. Impatti pandemia COVID-19 area ricavi

### Ricavi da pedaggio

A partire dalla fine di febbraio 2020 la pandemia ha indotto un progressivo e continuo calo della mobilità. Nelle settimane della c.d. fase 1 del *lockdown* si sono osservate contrazioni del traffico dell'ordine del -80% su base settimanale, con un calo della mobilità 2 assi fino a -90% e della mobilità 3+Assi fino a -46%.

Il progressivo allentamento delle misure di contenimento nella c.d. fase 2 del *lockdown*, iniziata il 4 maggio, e la graduale riapertura delle attività hanno avviato una lenta ripresa della mobilità, che comunque a fine giugno permaneva in riduzione del -15% ca. rispetto all'omologo 2019.

L'effetto della pandemia COVID-19 sui ricavi da pedaggio è stato valorizzato confrontando i ricavi generati dal traffico nei mesi 2020 interessati dalla pandemia con i corrispondenti ricavi dello stesso periodo 2019. Le dinamiche di traffico dei mesi di gennaio e febbraio 2020 suggeriscono che questa metodologia potrebbe sottostimare l'effetto COVID-19, poiché ad inizio anno i chilometri percorsi sulla rete ASPI erano in incremento rispetto al 2019: dal 1° gennaio al 16 febbraio 2020 è stato registrato un aumento del traffico del +2,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Il prospetto di dettaglio a pagina seguente illustra la metodologia impiegata per calcolare l'effetto COVID-19 nei mesi marzo-giugno, dati 2020 consolidati<sup>1</sup>:

1. nel periodo marzo-giugno 2020 il traffico pagante sulla rete Autostrade per l'Italia è stato pari a 7,287 miliardi di chilometri percorsi, mentre nei corrispondenti mesi 2019 era stato pari a 15,935 miliardi di chilometri percorsi (-54% 2020 vs 2019). La contrazione della mobilità ha interessato maggiormente i 2 Assi, che hanno fatto registrare una riduzione del -60% (5,416 miliardi di chilometri percorsi paganti nel 2020 vs 13,595 nel 2019)
2. Moltiplicando i chilometri percorsi da ciascuna classe di pedaggio per la rispettiva tariffa chilometrica (cfr. "Tariffa" nel prospetto), tenuto conto della differenza fra tariffa di "pianura" e di "montagna", si valorizzano gli introiti da pedaggio derivanti dal traffico riportato in tabella per i mesi marzo – giugno 2020 e 2019 (cfr. "Introiti da Traffico");
3. La differenza fra *Introiti da Traffico* calcolati per il 2020 (pari a 528,0 €.mio) e *Introiti da Traffico* calcolati per il 2019 (pari a 1.033,0 €.mio) è interamente ascrivibile alla contrazione del traffico, dal momento che le tariffe 2020 sono invariate rispetto al 2019. La differenza di introiti è pari a -505,1 €.mio ed è integralmente considerata effetto COVID.
4. Analogamente l'integrazione chilometrica è calcolata moltiplicando i chilometri percorsi da ciascuna classe di pedaggio per il corrispondente canone integrativo unitario (0,006 €/km per i 2 Assi e 0,018€/km per i 3+Assi). Anche in questo caso la diminuzione dell'integrazione chilometrica è interamente ascrivibile alla contrazione del traffico ed è pari a -69,6 €.mio. Tuttavia, tale riduzione non ha impatto sull'EBITDA perché rilevata in pari importo fra costi e ricavi e quindi non è considerata un "Impatto a carico della Società" come chiarito al punto 6;
5. Il canone di concessione è calcolato come il 2,4% degli "Introiti da Traffico". La riduzione degli introiti 2020 vs 2019 porta ad una riduzione del canone di concessione di -12,1 €.mio;
6. Si considera impatto COVID sui ricavi da pedaggio a carico della Società l'effetto che la riduzione del traffico 2020 vs 2019 ha avuto sull'EBITDA, pari a -492,9 €.mio (-505,1 €.mio per riduzione introiti da traffico parzialmente compensato dai minori costi per canoni di concessione per +12,1 €.mio).

<sup>1</sup> Nel mese di luglio era stata elaborata una stima preliminare dell'impatto COVID-19 marzo-giugno sulla base della valorizzazione preliminare dei ricavi da pedaggio accertata in Bilancio nel primo semestre 2020. A fronte del consolidamento dei dati del periodo la stima è stata aggiornata come dettagliato nel presente documento.

## Effetto COVID-19 Ricavi da Pedaggio - mesi di marzo-giugno 2020

Elaborazioni su base traffico pagante e tariffe tabella pedaggi

2020 e 2019	Integrazione Chilometrica (A)				
	Classe				
	A	B	3	4	5
	€/vkm	0,006	0,006	0,018	0,018

2020 e 2019	Tariffa* (B)									
	Pianura					Montagna				
	Classe					Classe				
	A	B	3	4	5	A	B	3	4	5
€/vkm	0,05327	0,05466	0,06284	0,10384	0,12569	0,06406	0,06571	0,07556	0,12484	0,15109

\* Non inclusiva delle integrazioni del canone di concessione da corrispondere all'ANAS ai sensi delle leggi nn. 102/2009 e 122/2010.

### Chilometri Percorsi Paganti (C)

### Economics Calcolati

	Chilometri Percorsi Paganti (C)										Totale [mio.vkm]	Introiti da Traffico (D)=(B)•(C) [mio €]	Canoni Concessori			Impatto su EBITDA (D)-(F) [mio €]	
	Pianura					Montagna							Integrazione Chilometrica (E)=(A)•(C) [mio €]	Canone Concessione (F)=2,4%*(D) [mio €]	Totale Canoni [mio €]		
	A	B	3	4	5	A	B	3	4	5							
	[mio.vkm]	[mio.vkm]	[mio.vkm]	[mio.vkm]	[mio.vkm]	[mio.vkm]	[mio.vkm]	[mio.vkm]	[mio.vkm]	[mio.vkm]	[mio.vkm]	[mio €]	[mio €]	[mio €]	[mio €]		
2019	marzo	2.342,3	295,4	54,4	41,4	388,3	447,0	56,2	9,6	8,4	88,7	3.731,7	244,9	29,5	5,9	35,4	239,1
	aprile	2.583,4	306,4	55,7	38,4	358,6	502,5	60,3	10,3	7,9	82,3	4.005,9	257,3	30,7	6,2	36,8	251,1
	maggio	2.410,3	324,0	60,5	43,7	401,0	457,7	62,9	11,4	8,9	91,7	3.872,2	254,1	30,6	6,1	36,7	248,0
	giugno	2.778,8	323,9	60,4	41,0	372,9	577,8	65,6	12,3	8,3	84,2	4.325,1	276,7	32,9	6,6	39,5	270,0
	<b>Totale</b>	<b>10.114,8</b>	<b>1.249,6</b>	<b>231,0</b>	<b>164,5</b>	<b>1.520,9</b>	<b>1.985,0</b>	<b>245,1</b>	<b>43,5</b>	<b>33,5</b>	<b>346,9</b>	<b>15.934,8</b>	<b>1.033,0</b>	<b>123,7</b>	<b>24,8</b>	<b>148,5</b>	<b>1.008,2</b>
												<i>di cui 2 Assi</i>					
2020	marzo	678,6	147,4	36,0	30,6	336,3	133,5	27,6	6,2	5,8	76,5	1.478,5	115,0	14,8	2,8	17,5	112,3
	aprile	259,0	95,3	25,2	20,8	249,4	49,2	18,3	4,4	3,9	57,4	783,0	67,9	9,0	1,6	10,7	66,3
	maggio	867,2	187,7	38,0	33,7	323,8	148,0	33,6	6,4	6,3	70,8	1.715,5	126,7	16,0	3,0	19,1	123,7
	giugno	2.081,9	257,6	46,3	39,2	360,7	383,7	47,7	8,1	7,4	77,7	3.310,2	218,3	26,3	5,2	31,6	213,0
	<b>Totale</b>	<b>3.886,7</b>	<b>688,0</b>	<b>145,5</b>	<b>124,3</b>	<b>1.270,2</b>	<b>714,3</b>	<b>127,2</b>	<b>25,1</b>	<b>23,5</b>	<b>282,5</b>	<b>7.287,1</b>	<b>528,0</b>	<b>66,2</b>	<b>12,7</b>	<b>78,8</b>	<b>515,3</b>
												<i>di cui 2 Assi</i>					
Effetto COVID = Δ 2020 Vs 2019	marzo	- 1.663,7	- 148,0	- 18,4	- 10,8	- 52,1	- 313,5	- 28,6	- 3,4	- 2,6	- 12,2	- 2.253,2	- 129,9	- 14,7	- 3,1	- 17,8	- 126,8
	aprile	- 2.324,4	- 211,1	- 30,5	- 17,6	- 109,2	- 453,4	- 42,0	- 5,8	- 4,1	- 24,9	- 3.222,9	- 189,3	- 21,6	- 4,5	- 26,2	- 184,8
	maggio	- 1.543,1	- 136,3	- 22,5	- 10,0	- 77,2	- 309,7	- 29,4	- 5,0	- 2,6	- 20,9	- 2.156,7	- 127,4	- 14,6	- 3,1	- 17,7	- 124,4
	giugno	- 696,9	- 66,2	- 14,2	- 1,8	- 12,2	- 194,1	- 17,9	- 4,2	- 0,9	- 6,4	- 1.014,9	- 58,4	- 6,6	- 1,4	- 8,0	- 57,0
	<b>Totale</b>	<b>- 6.228,1</b>	<b>- 561,6</b>	<b>- 85,5</b>	<b>- 40,2</b>	<b>- 250,7</b>	<b>- 1.270,7</b>	<b>- 117,9</b>	<b>- 18,4</b>	<b>- 10,1</b>	<b>- 64,4</b>	<b>- 8.647,7</b>	<b>- 505,1</b>	<b>- 57,5</b>	<b>- 12,1</b>	<b>- 69,6</b>	<b>- 492,9</b>

### **Ricavi da Aree di Servizio**

A seguito della suddetta contrazione del traffico, Autostrade per l'Italia su richiesta del Concedente, ha posto in essere una serie di iniziative economiche a sostegno degli operatori del business oil e ristoro con l'obiettivo di preservare la base occupazionale del comparto aree di servizio, gli standard di qualità e sicurezza sanitaria per il consumatore e la regolare apertura 24 ore al giorno, 7 giorni su 7 dei servizi, stante l'obbligo gravante in tal senso sugli affidatari medesimi disposto con i provvedimenti emanati dal Governo, pur in condizioni di pressoché assoluta mancanza di clientela.

Nello specifico, relativamente al periodo marzo 2020-giugno 2020 le azioni hanno riguardato:

- nella fase di *lockdown* e fino al 31 maggio 2020, l'azzeramento di tutti i corrispettivi sia Oil che Ristoro e la presa in carico delle attività di pulizia e sanificazione dei bagni (come indicato nel successivo paragrafo 3);
- nel periodo di ripresa, disapplicazione dei corrispettivi fissi e/o minimi garantiti, con variabilizzazione di tutte le royalties in funzione dei livelli di fatturato/venduto.

Complessivamente tali iniziative, unitamente alla contrazione del traffico, hanno determinato una riduzione dei ricavi di circa 56 milioni di euro (53 milioni al netto dei minori canoni di sub-concessione correlati), principalmente Oil (20 milioni di euro) e Ristoro (31 milioni di euro).

### **3. Impatti pandemia COVID-19 costi operativi netti**

Con riferimento agli effetti della pandemia Covid-19 sui costi operativi di ASPI, nel periodo marzo-giugno 2020 sono stati rilevati, rispetto al 2019, maggiori oneri per complessivi 4,8 milioni di euro per le attività di:

- sanificazione dei locali (uffici, bagni, ascensori, aree comuni, griglie e filtri impianti condizionamento, ...) delle Sedi di Roma, di Firenze e delle sedi territoriali delle Direzioni di Tronco;
- sanificazione aree di servizio;
- sanificazione auto aziendali;
- acquisto apparati misurazione temperatura e altri materiali di consumo (mascherine, prodotti disinfettanti, ...).

Nello stesso periodo di marzo 2020-giugno 2020, in considerazione del rilevante crollo dei volumi di traffico, la società ha fatto ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria (CIGO) introdotta dal Decreto Legge "Cura Italia" del 17/03/2020, attraverso la sospensione dal lavoro a zero ore e rotazione per un numero di circa 4.200 lavoratori, in tutti i settori e in tutte le unità produttive. L'accordo sindacale ha previsto che i lavoratori sospesi fruissero, prima di accedere al trattamento di CIGO, delle ferie/banca ore maturate fino al momento dell'avvio della stessa.

L'attivazione di tale istituto ha determinato una riduzione del costo del lavoro pari a 9 milioni di euro (5,8 milioni di euro se si escludono gli effetti derivanti dal maggior utilizzo del residuo ferie/banca ore).

Complessivamente, sono state impattate dalla CIGO e del maggior ricorso alle ferie/banca ore oltre 66 mila ore lavorate, pari al 21% delle ore lavorabili (8% se si escludono gli effetti derivanti dal maggior utilizzo del residuo ferie/banca ore).

#### **4. Stima ulteriori impatti pandemia COVID-19**

Gli impatti progressivi riguardanti l'intero periodo di emergenza dichiarato dalle competenti Autorità, il cui termine è attualmente previsto il 31 dicembre 2021, saranno determinati sulla base di quanto indicato nella metodologia di quantificazione fornita con nota prot. 0011119 del 15 luglio 2021 dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e applicabile all'intero settore delle concessioni autostradali.

Il Concedente, con lettera prot. U.0020233 del 19 luglio 2021, nel richiamare il contenuto della sopra indicata nota ART, ha evidenziato la necessità da parte delle concessionarie, di formalizzarlo in occasione di ciascun aggiornamento periodico dei Piani Economico Finanziari.

L'entità del recupero degli effetti economici progressivi al 31 dicembre 2021 attribuibili all'evento pandemico e la quota ancora da recuperare da parte della concessionaria, determinata tenuto conto delle sopra riportata nota metodologica ART, saranno calcolati nei primi mesi del 2022, asseverati da una società di revisione e riconosciuti, nell'anno di rilevazione della perdita, mediante utilizzo della componente specifica per oneri integrativi in occasione dell'aggiornamento periodico dei PEF.

Ulteriori impatti derivanti dal protrarsi dello stato emergenziale oltre la prevista scadenza del 31 dicembre 2021 saranno quantificati e regolati secondo quanto stabilito dalla procedura delineata nella nota protocollo 011119 del 15 luglio 2021 dell'ART.

## **ALLEGATO 2**

**Criteria di determinazione del  
coefficiente recupero di  
produttività, con evidenza delle  
cause che non consentono  
l'applicazione degli obiettivi di  
efficientamento nell'arco temporale  
di 5 anni**

---

**Indice del documento:**

1. Premessa.....	2
2. Analisi della base di costo su cui applicare il recupero di produttività .....	2
3. Conclusioni e piano di trasformazione .....	5

## 1. Premessa

La delibera n.71 di ART individua per ASPI un obiettivo percentuale complessivo di recupero di efficienza pari a 10,62%, da conseguire con recuperi di efficienza annuali pari al 2,22% nell'arco del prossimo quinquennio regolatorio.

ART chiarisce che è possibile raggiungere il recupero di efficienza individuato su un arco temporale superiore a cinque anni in presenza di oggettiva e documentata evidenza di vincoli alle azioni di efficientamento che richiedono di conseguire recuperi di efficienza annuali inferiori.

ASPI ha effettuato approfondimenti puntuali sui processi organizzativi e sui costi di gestione, avvalendosi anche di primarie Società di Consulenza, che hanno avuto ad oggetto: (i) le manutenzioni; (ii) il costo del personale; (iii) gli altri costi operativi; e (iv) i costi esogeni alla società.

Tali approfondimenti hanno avuto ad oggetto la mappatura di ciascun processo organizzativo e di ciascun costo di gestione al fine di individuare le azioni perseguibili, in termini di ridisegno dell'assetto organizzativo, di esternalizzazioni, e riduzione delle quantità e dei prezzi riconducibili ai servizi inclusi nei costi di gestione. Nelle valutazioni sono stati considerati gli obblighi normativi e regolatori vigenti e ad oggi prospettici, in particolare per quanto attiene la sicurezza e la qualità della gestione dell'infrastruttura autostradale.

Il massimo efficientamento perseguibile sui costi di gestione corrisponde ad un recupero di efficienza annuale dell'1,12%, che consente di raggiungere l'obiettivo complessivo del 10,62% in due periodi regolatori entro il 2029. L'efficientamento previsto è quello massimo conseguibile dalla società anche in considerazione del fatto che (i) non è ragionevolmente possibile prevedere ulteriori efficientamenti per il 2020, ulteriori rispetto alle azioni già intraprese per i pochi mesi restanti fino alla fine dell'anno; e (ii) i vincoli in essere per il 2020 e prevedibili per il 2021 derivanti dalla situazione emergenziale per il Covid 19.

## 2. Analisi della base di costo su cui applicare il recupero di produttività

Il parametro di efficientamento annuo viene applicato annualmente a decremento della tariffa di gestione che evolve sulla base della formula  $TG + \text{inflazione programmata} - X$ , come previsto dalla Delibera ART. La tariffa di gestione è a sua volta parametrata su:

- i costi di gestione, ad eccezione delle manutenzioni, consuntivati dal concessionario, al netto degli altri ricavi, riportati nel bilancio dell'anno base 2018;
- il valore medio delle manutenzioni, valutate come utilizzi consuntivati dello specifico fondo accantonamento, registrate nei cinque anni (2014-2018) precedenti l'anno ponte.

Prendendo come riferimento i dati di consuntivo nel 2018 al netto degli oneri concessori, la base su cui valorizzare il recupero di produttività è di 825 milioni di euro (Figura 1 e Figura 2).



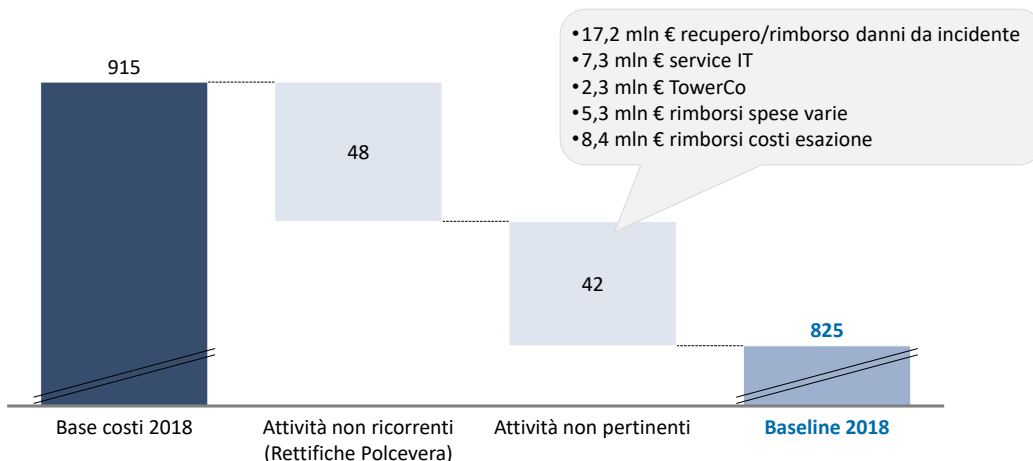


Figura 1 Definizione base di costo tariffa gestione per ASPI

Descrizione	Baseline 2018, Mln €	Ratio su totale, %
<b>Manutenzioni (netto rimborso sinistri)</b> • Include tutte le <b>attività manutentive come da Allegato F</b> : corpo autostradale (pavimentazioni, opere d'arte, gallerie e altri elementi del corpo autostradale), sicurezza, esazione pedaggi, verde e pulizia, operazioni invernali, edifici, forniture	243	~29%
<b>Personale</b> • Include tutte le risorse di: – <b>Personale operativo di sede</b> (~1.110 FTE) – <b>Personale sul territorio</b> , per esempio esattori, risorse all'interno dei Punti Blu, etc. (~4.110 FTE)	399	~48%
<b>Altri costi operativi</b> • Include tutti gli altri costi operativi <b>di sede e indiretti</b> (es. costi IT, energia elettrica, Aree di Servizio, telefonia, assistenza al traffico, polizze assicurative, mensa, funzionamento dei fabbricati,...)	156	~19%
<b>Costi esogeni</b> • Include i costi dove la Concessionaria non ha leve gestionali per l'ottimizzazione come ad esempio <b>polstrada, interconnessioni, i sinistri passivi,...</b>	27	~4%
<b>Totale</b>	<b>825</b>	

Figura 2 Scomposizione della base di costo 2018 per ASPI

Da un'analisi effettuata da ASPI il differenziale ascrivibile alla sola rivalutazione dei prezzi 2020 su 2018 sui principali fattori di costo ha un impatto di ca. 40 milioni di euro (Figura 3).

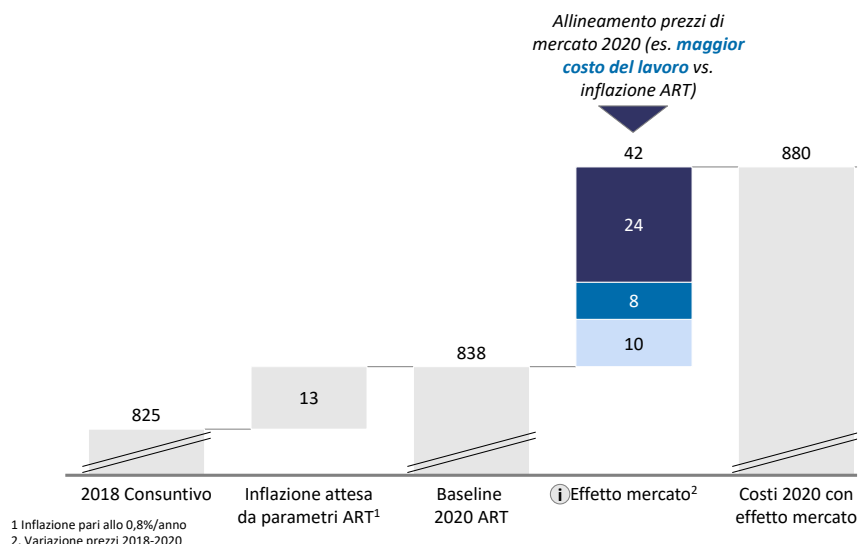


Figura 3 Delta costo di mercato fra base ART e base costo effettiva per ASPI

L'analisi effettuata ha avuto ad oggetto tutte le componenti della base di costo: (i) manutenzioni; (ii) costo del personale; (iii) Itri costi operativi; e (iv) costi esogeni alla società.

Gli efficientamenti previsti si sostanziano nelle seguenti interventi:

- (i) **Manutenzioni:** ottimizzazione dei costi del progetto a parità di sicurezza e performance; standardizzazione delle pratiche comuni per lo svolgimento delle attività operative mantenendo/aumentando livelli di sicurezza e performance; centralizzazione degli acquisti per alcune categorie gestite localmente;
- (ii) **Personale:** piano di ottimizzazione che non prevede licenziamenti ma meccanismi di riduzione inerziali e/o di accompagnamento all'uscita con oneri a carico della Società. Il recupero di produttività è focalizzato con particolare riferimento all'ambito esazione, attraverso il superamento del presidio minimo sulle stazioni con una rivisitazione della Circolare del Concedente n.U.0028297 del 9 novembre 2020. Si ipotizza inoltre di intervenire sul mondo delle operations con un ribilanciamento e maggiore ricorso alle attività in outsourcing. Infine il piano di ottimizzazione sarà attuato anche attraverso processi di digitalizzazione volti a migliorare gli standard di servizio verso il cliente. Per dare seguito a tale processo di efficientamento si passerà quindi ad un aggiornamento del modello operativo anche delle stazioni di pedaggiamento e di presidio da remoto dei diversi altri asset autostradali;
- (iii) **Altri costi operativi:** revisione dei contratti in essere e rinegoziazione dei contratti; programma di ottimizzazione dei costi operativi sulle categorie di spese aggredibili;
- (iv) **Costi esogeni:** verifica degli spazi di compressione pur considerando che la concessionaria ha limitate leve gestionali per l'ottimizzazione.

Nella tabella seguente sono rappresentati gli impatti economici derivanti dall'applicazione dei progetti di recupero di produttività sopra delineati:

Recupero produttività 1,12% anno fra 2020-29	Impatti economici cumulati periodo 2020-29
	€Mio
<b>Target di efficienza da conseguire</b>	<b>541,2</b>
Manutenzioni	166,5
Costo personale	334,4
Altri costi operativi	47,5
<b>Efficienze conseguite</b>	<b>548,5</b>

Tabella 1 Efficienze determinate da ASPI vs target

Sulla dinamica di incremento prezzi, ASPI ha individuato le migliori ulteriori azioni gestionali perseguibili che risultano avere un impatto limitato, a causa della necessità di approvvigionarsi dal mercato mediante procedure per l'affidamento di lavori/servizi/forniture in regime pubblicistico.

Si rinvia al documento "Recupero produttività secondo delibera 71/2019 ART" allegato alla Relazione del Piano Economico Finanziario per ulteriori informazioni di dettaglio.

### 3. Conclusioni e piano di trasformazione

Sulla base delle analisi sopra rappresentate ASPI evidenzia che vi è oggettiva e documentata evidenza di vincoli alle azioni di efficientamento della società. Il massimo efficientamento perseguibile sui costi di gestione in tale periodo corrisponde ad un recupero di efficienza annuale dell'1,12%, che consente di raggiungere l'obiettivo complessivo del 10,62% nei due periodi regolatori 2020-2024 e 2025-2029.

Tale recupero di efficienza rappresenta in ogni caso un target complesso da raggiungere per ASPI, essendo basato su tutte le azioni di ottimizzazione perseguibili, in assenza di licenziamenti e inclusivo del blocco del turnover.

L'implementazione del piano ASPI passa anche attraverso il combinato disposto di azioni di sviluppo ed efficientamento dell'organizzazione con l'obiettivo di accompagnare in maniera armonica la trasformazione del gruppo. In particolare, il piano si sviluppa secondo le seguenti direttrici:

- **Creazione del Gruppo ASPI** con l'obiettivo di creare un presidio integrato in ambito ingegneria, realizzazione e costruzione rafforzando il presidio di innovazione tecnologica e sviluppo del business.
- **Trasformazione del modello organizzativo** con l'obiettivo di centralizzare le attività core creando centri di competenza forti e di supporto al business.
- **"Rivoluzione digitale" per sostenere la trasformazione organizzativa del gruppo attraverso la creazione di processi "agili"**
- **Efficientamento** del modello operativo al fine di raggiungere il target di produttività ART sul totale dei costi operativi al netto della manutenzione.

La trasformazione organizzativa del Gruppo sarà accompagnata da due diverse azioni:

- Un importante piano di assunzioni già iniziato che consentirà di mantenere invariate le consistenze del personale perché sostitutive in parte delle uscite fisiologiche **(+1.500 ingressi nell'arco di piano 2019-2024)** e concentrato nelle aree organizzative a maggior impatto sulla trasformazione quali, ingegneria, manutenzione, sviluppo e controllo corporate dei processi;
- **3.500 dipendenti** coinvolti in un imponente percorso di allineamento delle competenze al fabbisogno organizzativo.

**Allegato F**

**Piano della Manutenzione**

**Autostrade per l'Italia S.p.A.**

# Indice

---

Allegato F Piano della Manutenzione .....	3
1. Premessa e criteri generali per la definizione del Piano della manutenzione .....	3
2. Impegni economici dell'Allegato F previsti nel Piano Economico Finanziario.....	5
3. Piano Straordinario di Manutenzione da 1.2 mld euro .....	7
4. Descrizione dei principali interventi inseriti nel Piano della manutenzione .....	20

## Appendice

# Allegato F Piano della Manutenzione

## 1. Premessa e criteri generali per la definizione del Piano della manutenzione

Il Piano della Manutenzione è stato sviluppato per garantire uno stato di conservazione della rete in linea con gli obiettivi di qualità del servizio e di sicurezza per l'utenza.

Tutti gli asset della rete da mantenere sono monitorati dalle Direzioni di Tronco attraverso un sistema di indicatori correlati allo stato di conservazione degli stessi; tali indicatori sono elaborati grazie ad una costante attività di sorveglianza e monitoraggio svolta dalle già menzionate Direzioni, finalizzata a identificare gli eventuali difetti presenti, la loro ubicazione, estensione, gravità ed evolvibilità.

Negli anni 2019-2020 sono stati avviati programmi specifici ed approfonditi di assessment delle opere che hanno consentito una più profonda e puntuale pianificazione dei costi di manutenzione nell'arco di piano 2019-2024.

I criteri di programmazione utilizzati sono conformi alle indicazioni fornite dal MIT nelle linee guida "Criteri e Priorità Programmi di Manutenzione. Linee Guida" formalizzati con Nota Prot. 7540 del 22/11/2019. Con riferimento alle succitate linee guida e in particolare per le attività di definizione dei criteri di priorità manutentive e della relativa programmazione sono state coinvolte diverse figure di spicco in ambito universitario.

Si specifica che il Piano della manutenzione è stato sviluppato con un diverso mix di risorse per la manutenzione ordinaria, diminuendo a partire dal 2021 l'utilizzo di risorse interne a favore di Società esterne, al fine di conseguire gli obiettivi di produttività indicati da ART, nel decennio 2020-2029 (-1,12% anno). Ciò comporta, tra le altre iniziative, la completa ristrutturazione dell'ambito delle Operations, con la conseguente esternalizzazione, come sopra precisato, di quota parte delle attività di Manutenzione Ordinaria svolte fino al 2020 con risorse interne.

Ai fini della verifica di quanto previsto in convenzione, si fa presente che la media della spesa manutentiva sostenuta nel quinquennio 2014-2018, assunta a base di calcolo dell'ART come quota remunerata nella tariffa di gestione, è stata pari a 272,8 € milioni.

Tuttavia si rappresenta come in ragione dei nuovi standard di manutenzione condivisi con il Concedente e della strategia di accelerazione messa in atto dalla Società, nella definizione dei piani di manutenzione di seguito descritti i valori a base Art sono stati ampiamente incrementati inserendo una voce

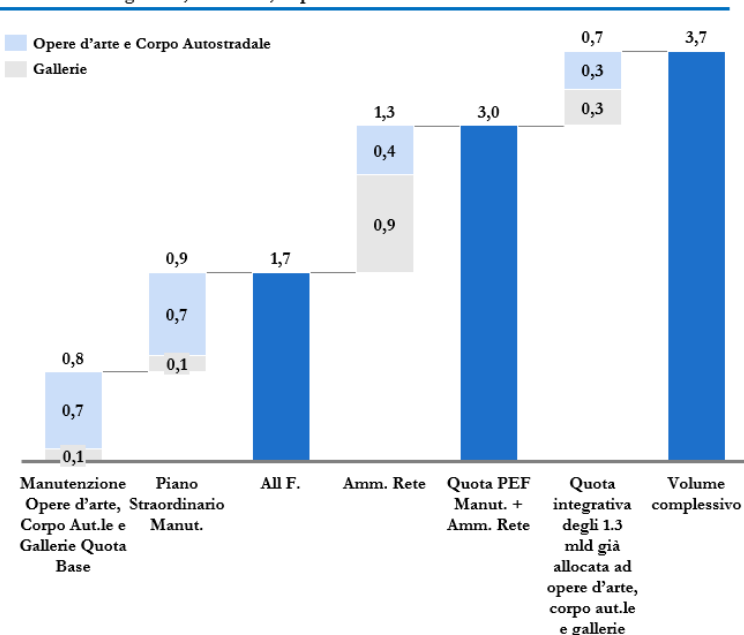
denominata “manutenzione straordinaria” valorizzata preliminarmente in €1,2Mld nel periodo 2019-24 che sarà soggetta a specifica remunerazione tariffaria nell’ambito della tariffa di costruzione, con un incremento rispetto a quanto riconosciuto da ART dell’ 80% ca..

In aggiunta, nel quadro di un piano di ammodernamento dell’intera rete ed in particolare in riferimento alle attività inerenti ponti/viadotti, gallerie ed interventi sul corpo autostradale sono state previste specifiche poste economiche di investimenti che unitamente a quanto previsto nelle manutenzioni ordinarie e straordinarie portano la previsione di spesa per interventi a circa €3,0 Mld da spendersi tra il 2019 e il 2038.

Considerato tuttavia che gli assessment di tali opere saranno completati entro il 2023, gli importi relativi a manutenzione straordinaria e investimenti, come meglio descritto nel paragrafo relativo al “Piano di Manutenzione Straordinaria” da € 1,2 Mld, sono stati definiti in via parametrica, alla luce dello stato del programma di ispezioni su opere d’arte e gallerie, con riferimento sia al valore complessivo che al mix fra quota in manutenzione straordinaria e quota in investimenti;

In ragione di tali incertezze e tenuto conto che la società, d’intesa con il Concedente, sta adottando strategie di intervento che privilegiano l’ammodernamento delle opere rispetto alla sola conservazione, è stata definita un’ulteriore allocazione economica per poter bilanciare eventuali incrementi di spesa nell’ambito degli investimenti. Tale ulteriore allocazione, per 1,3 miliardi, potrà essere attivata come quota aggiuntiva rispetto ai 13,2 miliardi e potrebbe il volume di spesa sulle opere d’arte, sul corpo autostrade e sulle gallerie fino a 3,7 mld €.

Riconciliazioni importi economici previsti nel Piano Economico per opere d’arte, corpo autostradale e gallerie, mld euro , importi 2019 - 2038

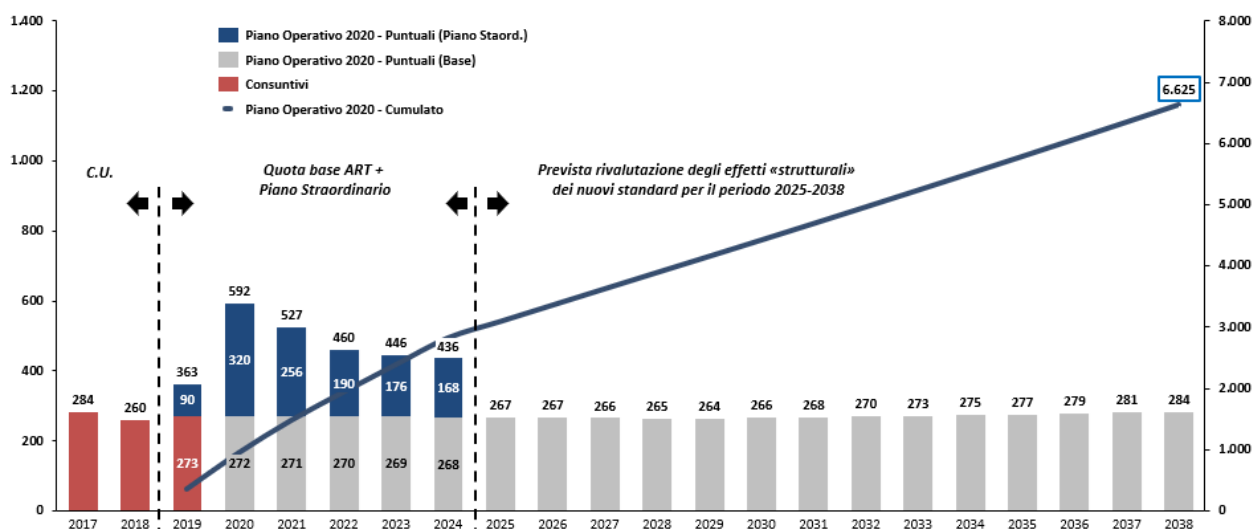




## 2. Impegni economici dell'Allegato F previsti nel Piano Economico Finanziario

In aderenza con i criteri generali precedentemente riportati è stato pertanto sviluppato un piano di manutenzione che prevede un impegno di spesa di circa 7 miliardi di euro tra il 2019 ed il 2038.

Flusso Manutenzione 2017 - 2038 , Piano operativo 2020 (Valori inflazionati con recupero produttività 1,12% anno dal 2020 al 2029), M€, costi esterni



Tale impegno di spesa, in ragione dei percorsi di verifica avviati dalla Società d'intesa con il Concedente, è focalizzato sui principali asset della rete secondo la seguente articolazione:

- ~2.5 mld di euro (di cui ~0.8 mld nel 2020-2024) per pavimentazioni;
- ~1.4 mld di euro (di cui ~0.9 milioni di euro nel 2020-2024) per opere d'arte e gallerie;
- ~1.1 mld di euro (di cui ~0.3 milioni di euro nel 2020-2024) per corpo autostradale e sicurezza;
- ~0.7 mld di euro (di cui ~0.2 milioni di euro nel 2020-2024) per operazioni invernali e impianti;
- ~1.0 mld di euro (di cui ~250 milioni di euro nel 2020-2024) per ulteriori interventi manutentivi esternalizzati;

In aggiunta a tali impegni di spesa verso l'esterno sono stati anche previsti circa 0.2 mld di euro (di cui ~50 milioni di euro nel 2020-2024) per interventi manutentivi svolti mediante risorse interne valorizzate ai costi di mercato.

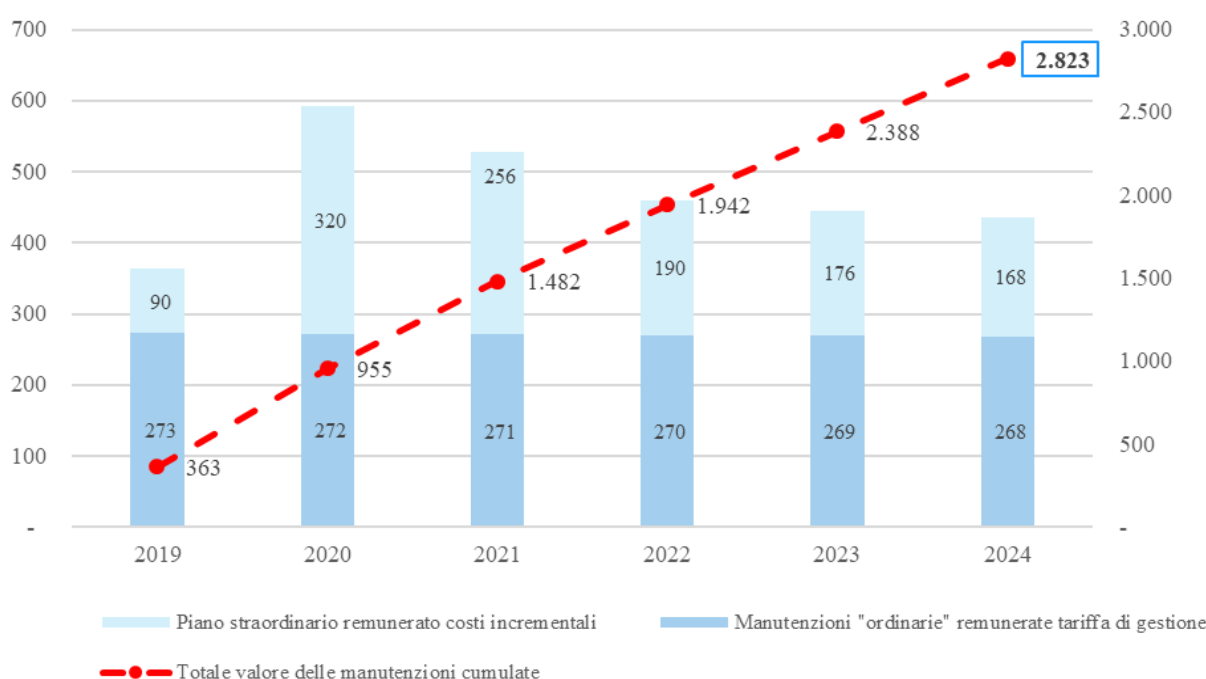
La curva di impegno economico nei diversi quinquenni concessori è stata realizzata secondo i seguenti criterio principali:

- per gli anni dal 2019 al 2024, come evidenziato dal grafico di seguito, la Società ha presentato una previsione di impegno economico, determinato sulla base delle informazioni ad oggi disponibili, pari

a **2,8 miliardi di euro da destinare a spese di manutenzione** e soggetti a specifica remunerazione tariffaria:

- ✓ **1,6 miliardi di euro per attività ordinarie** da valorizzare nell'ambito della tariffa di gestione e corrispondenti al valore determinato dall'applicazione della delibera n.71/2019 di ART con un coefficiente di recupero di produttività di 1,12% all'anno per 10 anni (2020-2029) e adeguamento inflattivo dello 0,8% annuo.
- ✓ **1,2 miliardi di euro per un piano straordinario finalizzato all'innalzamento degli standard manutentivi** coerentemente con gli impegni definiti congiuntamente con il MIT e con particolare riferimento agli asset strategici (incluso ponti, viadotti e gallerie) sulla rete. Tale piano già in fase di realizzazione è stato inserito nel PEF nell'ambito della voce di costo "costi incrementali".

**Piano delle manutenzioni di ASPI 2019-2024 - (milioni di euro)**



- per gli anni dal 2025 al 2038 la Società ha confermato il valore derivante dalla base di calcolo della quota remunerata nella tariffa di gestione che non include gli impatti derivanti dall'applicazione dei nuovi standard manutentivi definiti dalle linee guida del MIT e CSPL, ribadendo comunque la necessità di rivedere il PEF individuando per il periodo successivo al 2024 gli effetti "strutturali" derivanti dall'applicazione dei nuovi standard.

In generale gli importi previsti sono frutto di stime elaborate sulla base delle informazioni disponibili all'atto della predisposizione del PEF e non considerano gli effetti che le valutazioni di sicurezza introdotte nelle ultime linee guida MIT potrebbero determinare sulle soluzioni di intervento. Potranno

infatti determinarsi, per effetto diretto delle verifiche o per scelta condivisa con il concedente, strategie di intervento non più limitate al ripristino conservativo, ma all'adeguamento dell'opera agli standard prestazioni previsti dalle norme vigenti, determinando quindi un rinnovamento totale o parziale della vita utile delle opere stesse.

I maggiori investimenti che potranno risultare a seguito di tali scelte troveranno compensazione nell'ambito dei capitoli investimenti con eventuale ricorso alla quota integrativa di €1,3Mld.

Si ricorda inoltre che, a termini di Convenzione - e segnatamente art. 3, comma 1, lett. g) - la Società trasmetterà all'esame del Concedente, entro il 30 novembre di ciascun anno, il Piano delle manutenzioni ordinarie che intende eseguire l'anno successivo. Tale programma, suscettibile comunque di variazioni nel corso dell'anno sulla base di esigenze di carattere tecnico-operativo, viene predisposto tenendo conto degli esiti della costante attività di monitoraggio eseguita dalle Direzioni di Tronco della Società lungo tutte le tratte autostradali assentite e quindi sulla base delle valutazioni e delle priorità dalle stesse elaborate al fine di garantire uno stato di conservazione della rete in linea con gli obiettivi di qualità del servizio e di sicurezza per l'utenza.

Ogni anno, entro il 31 gennaio, viene inviato al Concedente il consuntivo dell'anno precedente, ai fini dell'attività di verifica e controllo da parte del medesimo. In aggiunta al 31 luglio di ciascun anno sono trasmessi al Concedente analoghi consuntivi relativi alle attività svolte nel corso del primo semestre.

### 3. Piano Straordinario di Manutenzione da 1.2 mld euro

#### 3.1. Inquadramento generale ed i criteri che ne hanno determinato l'individuazione

Il Piano Straordinario, come detto in precedenza, prevede nel periodo 2019 – 2024, 1,2 miliardi di euro di manutenzioni straordinarie rispetto al volume di attività oggetto di remunerazione definito nella delibera ART. La parte prevalente è destinata a ponti, viadotti, gallerie e pavimentazioni quale effetto sia della rilevante anticipazione dei programmi di intervento rispetto alle normali tempistiche correlabili alla difettosità delle opere, sia dei nuovi processi di verifica e di determinazione della natura e tipologia di intervento introdotti dalle più recenti Linee Guida MIT e da altre iniziative di miglioramento dei livelli di qualità e sicurezza condivise con il Concedente.

Le evoluzioni del quadro di riferimento hanno riguardato:

- le modalità di valutazione della sicurezza dei ponti stradali esistenti, introdotte formalmente dalle Linee Guida del C.S.LL.PP. dell'aprile 2020 ma già avviate dalla società su indicazione del Concedente dalla fine del 2019;

- l'introduzione del nuovo manuale di ispezione delle gallerie, emanato dal MIT nel maggio 2020 a seguito di un periodo di applicazione pilota sulla rete Aspi in Liguria;
- gli ulteriori criteri applicativi delle Linee Guida C.S.LL.PP. che saranno a breve emanati dallo stesso organo ministeriale per avviarne la sperimentazione sul territorio nazionale; criteri anche in questo caso già adottati dalla società nei propri programmi di assessment dell'infrastruttura;
- gli esiti, anche parziali, dei progetti di ricerca avviati con il coordinamento del Concedente e il coinvolgimento delle principali università italiane (e.g. campo prove infrastrutture a Candela sulla A16; ispezioni speciali sulla precompressione; definizione della classe di attenzione delle gallerie);
- La completa rivalutazione dei criteri per la definizione dei piani annuali di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura ai fini dell'approvazione da parte del Concedente, contenuta nella Circolare della DGVCA del 22.11.2019.

Come anticipato in premessa, un effetto significativo sul valore del piano straordinario di manutenzione è anche determinato dalla consistente accelerazione impressa dalla società ai propri programmi di intervento con un duplice obiettivo: valorizzare in tempi brevi i percorsi di verifica sulle opere previsti dalle ultime linee guida MIT, che condizionano le successive scelte progettuali, e permettere, indicativamente a partire dal 2025, il passaggio ad una strategia di manutenzione basata sulla prevenzione dei degradi.

In particolare le Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici emesse nell'aprile 2020 e il Manuale di Ispezione Gallerie MIT del maggio successivo, si pongono l'obiettivo di esplorare non solo lo stato conservativo delle strutture ma il loro grado di robustezza e resilienza rispetto a tutto lo spettro delle sollecitazioni previste dalle normative vigenti, definendone la condizione d'uso (stato "adeguato", "operativo" o "transitabile") e la classe di attenzione come valutazione del rischio, nonché, conseguentemente, le priorità di intervento anche ai fini del loro ammodernamento.

Tale percorso è stato ritenuto oggi indispensabile per garantire, oltre alla corretta conservazione, anche un graduale rinnovo del ciclo di vita utile del patrimonio infrastrutturale nazionale con un innalzamento dei suoi livelli di sicurezza agli standard previsti per le nuove costruzioni.

L'applicazione delle richiamate Linee Guida non consente tuttavia, nelle more del completamento delle verifiche previste, l'esatta determinazione della natura degli interventi, che possono essere distinti in:

- a. interventi di recupero conservativo di elementi funzionali o dell'intera struttura;
- b. interventi evolutivi di miglioramento locale di parti dell'opera;

- c. interventi di adeguamento di parti rilevanti o dell'intera opera ai requisiti delle normative vigenti;
- d. demolizione e ricostruzione dell'opera ove sia richiesto anche un adeguamento dimensionale agli standard vigenti.

Gli interventi di cui al punto a. sono ricompresi nel Piano Straordinario di Manutenzione, mentre gli interventi di cui ai punti b. e c. confluiranno nel capitolo "Investimenti da Ammodernamento Rete – Opere d'Arte e Corpo Autostradale/Gallerie".

Relativamente ai casi di cui al punto d., qualora se ne presenti la necessità, dovrà essere definita d'intesa con il Concedente la relativa copertura economica e l'allocazione nell'ambito dei capitoli convenzionali.

### 3.2. Inquadramento regolatorio del piano straordinario, integrazioni con gli interventi di adeguamento in ambito ammodernamento rete e criteri generali di tracciamento

Si rappresenta come Il Piano Straordinario di Manutenzione di cui trattasi è stato redatto sulla base degli elementi noti all'atto della sua elaborazione e riconducibili ai soli esiti dell'attività di sorveglianza di legge svolta con accreditate società esterne.

Si è quindi ipotizzata una iniziale allocazione temporanea nel capitolo delle manutenzioni in attesa di poter determinare progressivamente, con la conclusione dei percorsi di verifica di cui alle già menzionate Linee Guida, le eventuali necessità di adeguamento funzionale dell'opera o delle sue componenti ai requisiti previsti per le opere di nuova costruzione.

In ragione di quanto esposto si rappresenta come le stime economiche effettuate su base parametriche e le tempistiche ipotizzate potranno essere considerate definitive solo a valle del completamento degli assessment e dello Sviluppo della progettazione definitiva.

In aggiunta è bene precisare come nelle more del completamento dei percorsi di assessment gli interventi ad oggi classificati in ambito Manutenzione potranno, di concerto con il Concedente, migrare nel piano di ammodernamento rete come interventi di natura evolutiva a carattere globale (ad esempio in caso di ricostruzione di porzioni dei rivestimenti delle gallerie e di parti d'opera significative – 1 campata – o di rifacimenti di intere opere). A tal proposito si rappresenta come la strategia manutentiva e di ammodernamento che la Società sta mettendo in atto prevede una forte accelerazione non solo delle manutenzioni, ma anche delle attività di ammodernamento per ponti e viadotti e gallerie principalmente per anticipare quanto più possibile le attività che consentano di stabilizzare le spese di manutenzione e di ridurre la variabilità di tali costi nei piani regolatori successivi;

Anche in ragione di quanto sopra, la scrivente ha trasmesso al MIT nel mese di ottobre una specifica lettera (prot. 16729 dell'8.10.2020) con la quale si è proposto che il definendo atto convenzionale aggiuntivo preveda la possibilità per manutenzioni ed investimenti aggiuntivi rispetto alla delibera ART – di rimodulare gli importi destinati ai due capitoli in funzione degli esiti delle richiamate procedure di verifica e delle strategie di intervento sulle opere di volta in volta condivise con il Concedente.

Alla luce degli elementi richiamati, si rappresenta che eventuali eccedenze di spesa consuntivate nel periodo di Piano (2019 – 2024) rispetto alle previsioni indicate, dovranno anch'esse essere oggetto di remunerazione secondo le medesime modalità. Nel successivo quinquennio di PEF dovranno invece essere valutate sia la nuova base di riferimento in logica ART, sia gli effetti strutturali delle evoluzioni normative e degli standard qualitativi alla base dell'attuale Piano Straordinario.

Ai soli fini regolatori si precisa che gli interventi afferenti al piano straordinario di Manutenzione sono stati considerati come investimenti e soggetti a remunerazione nell'ambito della componente tariffaria di costruzione con applicazione del WACC prevista dal modello tariffario ART.

Si portano di seguito in maniera sintetica le principali logiche di tracciamento ed individuazione del piano di manutenzione straordinaria:

**a) Opere d'arte:**

Già a partire da gennaio 2019 la Società ha operato una profonda revisione dei piani di manutenzione con l'obiettivo di conseguire in pochi anni un miglioramento significativo del livello di conservazione del patrimonio infrastrutturale gestito in concessione e di avviare, secondo criteri e priorità condivise con il MIT, un piano di adeguamento delle principali opere d'arte ai livelli prestazionali previsti dalle attuali normative e dalle Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Pertanto, nell'ottica di riportare l'infrastruttura allo stato originario, è previsto un piano di assessment profondo, da sviluppare nel periodo 2020-2024 e sono stati inclusi nel piano straordinario gli interventi rispondenti ai seguenti criteri:

- tutti gli interventi conservativi già avviati a partire dal 1.1.19 nelle more del completamento dell'assessment ed in coerenza con l'accelerazione dei piani di intervento impartita dalla società;
- l'intervento manutentivo che deriverà dal completamento dell'assessment sull'opera.

Gli interventi di ammodernamento locale o globale, invece, non sono stati inseriti nel Piano Straordinario ma rientrano nell'ambito dell'apposito capitolo di ammodernamento rete.

**b) Gallerie:**

È applicato il medesimo criterio adottato per le opere d'arte includendo tutti gli interventi di manutenzione conservativa effettuati a partire da gennaio 2020 (in applicazione al Manuale sviluppato da Aspi con le primarie società di ingegneria e successivamente approvato e diffuso dal Concedente a maggio 2020) fino a completamento del piano di assessment sulla singola opera.

Gli interventi di ammodernamento/ ricostruzione parziale non verranno inseriti nel Piano Straordinario ma nell'ammodernamento rete.

**c) Pavimentazioni**

Comprende tutti gli interventi di rinnovo degli asfalti drenanti la cui riqualifica verrà applicata in applicazione dei nuovi parametri qualitativi previsti nelle Linee Guida emanate dal Concedente con la Circolare DGVCA del 22.11.2019

**d) Corpo Autostradale**

È applicato il medesimo criterio adottato per le opere d'arte includendo tutte le commesse di manutenzione conservativa a carattere non ricorrente aperte da gennaio 2019, in coerenza con l'accelerazione dei piani di intervento impartita dalla società, e fino a completamento del piano di assessment in fase di avvio

Gli interventi di ammodernamento non verranno inseriti nel Piano Straordinario ma nell'ammodernamento rete.

**e) Sorveglianza e Costi Universitari**

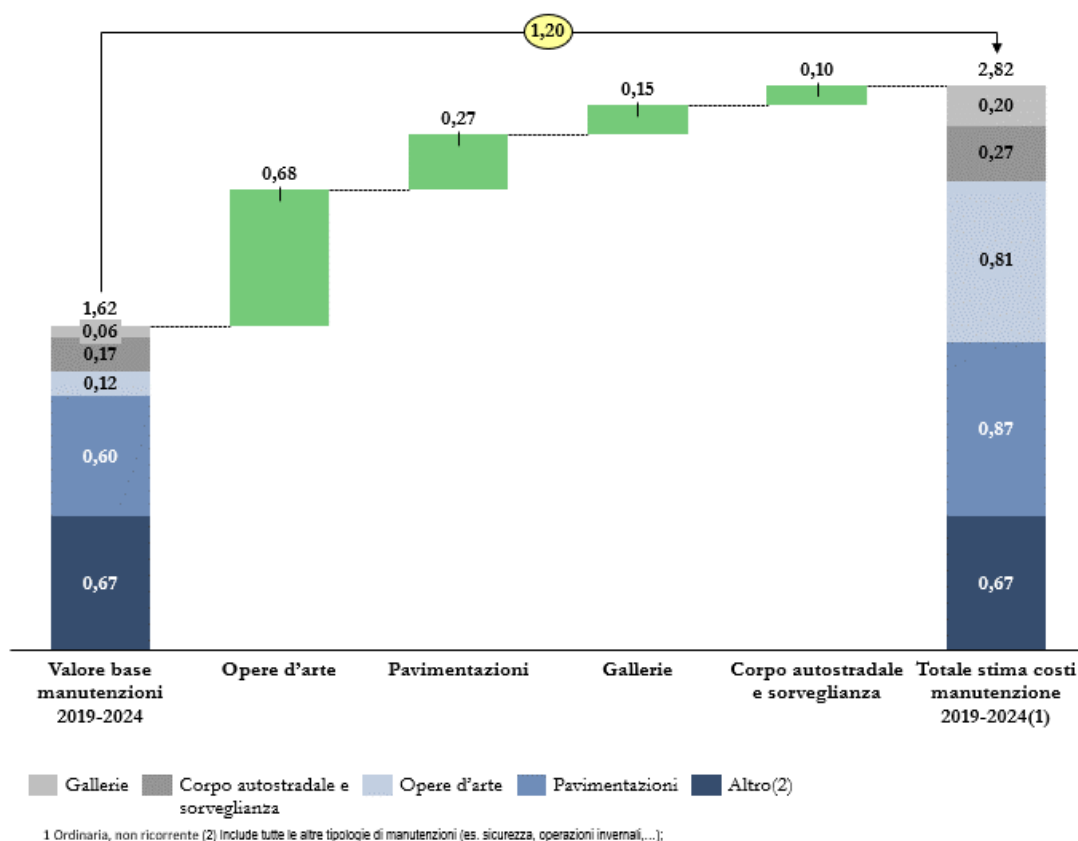
Sorveglianza: verranno valorizzate nel piano straordinario di manutenzione le maggiori attività conseguenti alle introduzioni delle nuove linee guida verranno valorizzati come a variazione economica rispetto all'anno 2018.

Convenzioni Universitarie: verranno valorizzati nel piano straordinario i costi sostenuti per le attività di supporto e validazione tecniche effettuate in ambito manutentivo tramite i primari istituti universitari italiani in ottemperanza alla circolare MIT – DGVCA prot. 24600 del 14 ottobre 2019

**3.3. Le principali grandezze economiche del piano straordinario**

L'incremento di spesa di 1.2 miliardi sopra descritto risulta pertanto destinato principalmente agli interventi sugli asset strategici quali le opere d'arte, le gallerie e le pavimentazioni della rete in concessione.

Come risulta evidente dalla rappresentazione sotto riportata, la quota di 1,2 miliardi di euro è da considerarsi addizionale rispetto alla quota "base" definita dall'ART (circa 270 milioni di euro/anno). Nel periodo 19-24, nelle more del completamento dei percorsi di assessment, la società ha previsto un impegno complessivo di oltre 2,8 miliardi di euro (1,6 miliardi di quota base + 1,2 miliardi di piano di Manutenzione straordinaria)



In relazione all'attuale pianificazione economica e temporale riportata negli allegati è stata anche ipotizzata la seguente annualizzazione del piano da 1,2 miliardi. I valori di consuntivo e previsione per gli anni 2019, 2020 e 2021 dimostrano la consistenza dell'accelerazione dei piani manutenzione anche rispetto alle stime iniziali di PEF. La distribuzione temporale e conseguentemente economica sarà suscettibile di modifiche in funzione delle soluzioni tecniche che verranno di volta in volta condivise con il Concedente.



Categorie di spesa secondo Allegato F (costi esterni)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totale 2019-2024
	€milioni	€milioni	€milioni	€milioni	€milioni	€milioni	€milioni
Pavimentazioni	60	74	47	32	30	30	272
Opere d'arte	27	84	162	140	137	131	682
Gallerie	0	134	12	0	0	0	146
Corpo Autostradale	4	21	27	12	3	0	66
Sorveglianza e convenzioni universitarie	0	6	7	7	7	7	34
<b>Piano straordinario incremento qualità rete</b>	<b>90</b>	<b>320</b>	<b>256</b>	<b>190</b>	<b>176</b>	<b>168</b>	<b>1.200</b>

In ragione del possibile spostamento degli interventi ad oggi classificati come manutenzione nell'ambito del capitolo Ammodernamento rete, si rappresenta di seguito il quadro degli impegni economici complessivi afferenti agli asset ricompresi nel Piano Straordinario di Manutenzione e al relativo capitolo di investimenti per Ammodernamento Rete, nel quale potrebbero confluire gli interventi di adeguamento delle opere derivanti dalle verifiche ai sensi delle Linee Guida CSLPP.

Complessivamente fino a fine concessione sono previsti in PEF circa 5,9 miliardi di euro sul perimetro del piano straordinario (di cui circa 3.0 miliardi di euro solo su opere d'arte, corpo autostradale e gallerie) e 6,6 miliardi di euro includendo anche la quota degli 1,3 miliardi di euro addizionali che sono stati allocati a opere d'arte, corpo autostradale e gallerie proprio con l'obiettivo di poter bilanciare nell'ambito degli investimenti eventuali incrementi di spesa. Il riflesso in tariffa dell'utilizzo della quota integrativa di 1,3 miliardi di euro avverrà solo in funzione del suo reale impiego.

Ambiti	Manutenzioni			Investimenti			Totale manutenzioni e investimenti in PEF	Totale manutenzioni e investimenti
	Quota base manutenzio- ne	Piano straordinario manutenzio- ne	Totale in PEF (Allegato F)	Ammodernam ento rete in PEF (2,7€Mld **)	Quota investimenti integrativi amm. rete (1,3€Mld)	Totale Investimenti		
	[A] €mio	[B] €mio	[C=A+B] €mio	[E] €mio	[G] €mio	[H=F+G] €mio		
Pavimentazioni	2.167	272	2.439	-	-	-	2.439	2.439
Opere d'arte	460	682	1.142	445	344	789	1.888	2.232
Corpo Autostradale	235	66	301	-	-	-	-	-
Gallerie	120	147	267	874	330	1.204	1.141	1.471
Forniture e man. Varie (incl. sorveglianza e conv. università)	412	34	446	-	-	-	446	446
Sicurezza	792	-	792	1.251	235	1.486	2.043	2.278
Operazioni Invernali	530	-	530	-	-	-	530	530
Impianti ed esazione pedaggi	194	-	194	98	405	501	292	695
Altro (edifici e verde e pulizie)*	515	-	515	-	-	-	515	515
<b>Totale complessivo</b>	<b>5.425</b>	<b>1.200</b>	<b>6.625</b>	<b>2.668</b>	<b>1.312</b>	<b>3.980</b>	<b>9.293</b>	<b>10.605</b>

N.B. i flussi di manutenzione sono relativi al periodo 2019-2038 e non includono la quota internalizzata, i flussi investimenti sono relativi al periodo 2020-2038; \* Include anche i costi di manutenzione incrementali per nuove opere ed i costi per manutenzione non ricorrente (successivi al 2024); \*\* distribuita la quota di interventi per ammodernamento rete in coerenza con gli ambiti manutentivi equivalenti

### 3.4. Descrizione dell'applicazione dei nuovi standard prestazionali nell'ambito del Piano Straordinario di Manutenzione

Come rappresentato nei paragrafi precedenti, risulta evidente come il piano di manutenzione straordinario sia stato elaborato in aderenza sia alle ultime disposizioni ricevute dal Concedente sia all'ultimo aggiornamento delle norme tecniche delle costruzioni con l'obiettivo di innalzare gli standard prestazionali della rete in concessione.

Di seguito per ogni ambito oggetto del piano straordinario, vengono rappresentati e descritti i principali elementi novativi che hanno portato alla determinazione dei valori inseriti nel Piano Straordinario di Manutenzione.

#### **a) Manutenzione delle opere d'arte**

Le nuove Linee Guida CSLPP dell'aprile 2020 e i criteri applicativi condivisi con il MIT, introducono nuove modalità di verifica delle strutture (Verifiche Preventive di Sicurezza) i cui esiti portano spesso a limitazioni di transitabilità non dovute al degrado, ma alla natura stessa dell'opera così come concepita all'epoca della sua costruzione.

La probabilità di tali conseguenze è maggiore per le opere costruite prima degli anni '80 e con luci inferiori a 40 metri; caratteristiche presenti nella maggior parte dei 1950 ponti, viadotti e sottovia principali della rete Aspi.

Per limitare e prevenire gli effetti sulla fruibilità dell'infrastruttura di tali nuove procedure, la società ha deciso, da un lato, di avviare una diffusa campagna di Verifiche Preventive di Sicurezza e di assessment (verifiche profonde) sui propri ponti, viadotti e sottovia, in anticipo rispetto alla decorrenza del periodo sperimentale delle Linee Guida CSLPP e, dall'altro, di anticipare fortemente l'iter di realizzazione degli interventi, previsto dalle norme vigenti, per tutte le opere con difettosità non significative.

Tale strategia, che al termine del periodo 2019 – 2024 avrà riguardato oltre 1.000 opere, consente di anticipare gli esiti delle verifiche di sicurezza da svolgere preliminarmente alla progettazione e con essi – secondo un percorso condiviso con il Concedente – di stabilire le soluzioni di intervento ritenute più opportune nell'ambito delle possibilità previste dalle Linee Guida CSLPP (solo ripristino conservativo in caso di ponte "operativo" o adeguamento dell'opera, fino alla integrale ricostruzione, da valutare per le strutture progettate in epoca più lontana di difficile adeguamento).

Le previsioni economiche del Piano Straordinario inserite nel PEF, non potendo ancora disporre di un campione statisticamente significativo delle richiamate verifiche, considerano al momento il costo stimato dei soli interventi conservativi così come rappresentati nel cronoprogramma già fornito con la

proposta di PEF ed allegato alla presente per pronta consultazione, che comprende circa 1.050 interventi relativi alla manutenzione di ponti/viadotti e cavalcavia per complessivi 680 milioni di euro circa. (915 interventi su ponti/viadotti e 135 commesse su cavalcavia).

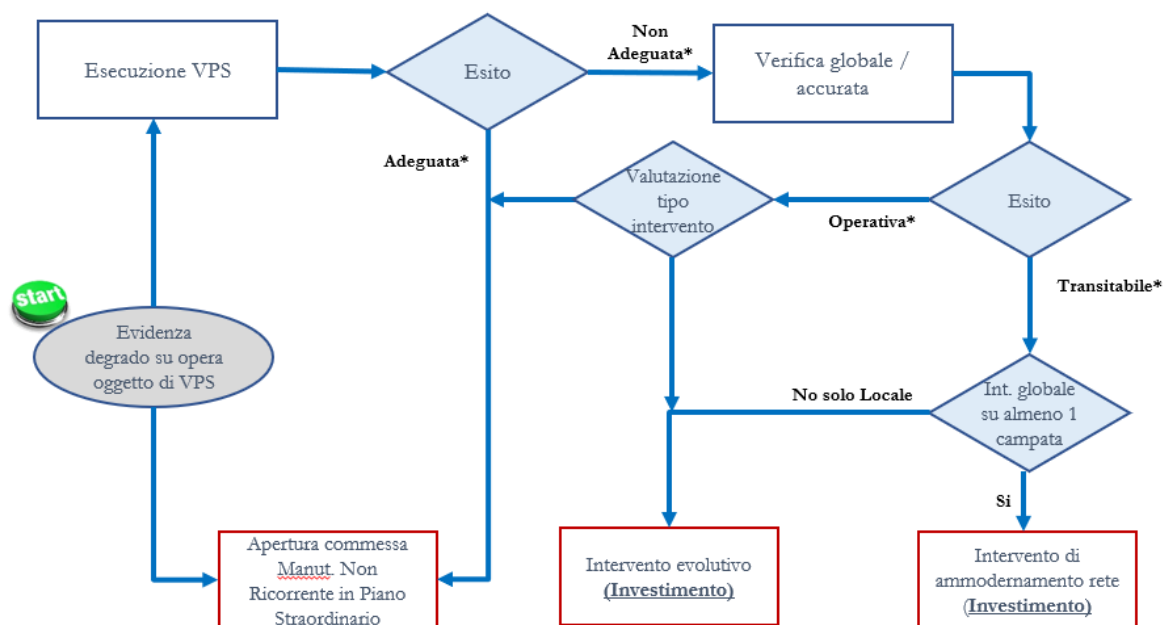
Come precisato anche nella recente corrispondenza trasmessa al Concedente (in particolare nota 16729 del 8.10.20), con il progressivo avanzamento del piano di verifiche ed assessment lanciato dalla società potrà essere meglio definito sia l'ammontare degli extra costi manutentivi dovuti all'applicazione delle nuove regole (che riguarderà anche le nuove difettosità che emergeranno dalla sorveglianza), sia il mix tra manutenzioni e adeguamenti/ammodernamenti delle opere, questi ultimi da riallocare nel capitolo "investimenti per ammodernamento rete".

È da evidenziare al riguardo che l'importo previsto nel PEF per l'ammodernamento delle opere d'arte e del corpo autostradale, pari a €mio 322 per il periodo 2020 – 2024, è anch'esso da ritenere indicativo e suscettibile di progressivi aggiornamenti. Tale quota inoltre non comprende in nessun caso l'integrale ricostruzione delle opere, soluzione che, ove determinata d'intesa con il Concedente, dovrà trovare allocazione in un nuovo specifico capitolo del PEF.

Come già evidenziato il Piano relativo alle opere d'arte terrà anche conto delle iniziative di assessment infrastrutturale che la Società ha deciso di avviare, d'intesa con il Concedente, con lo scopo di acquisire il massimo livello di conoscenza delle opere e a poterne pianificare anche il progressivo ammodernamento e adeguamento alle norme tecniche vigenti.

L'assessment delle opere d'arte, coerentemente alle indicazioni fornite dal MIT nelle linee guida "Criteri e Priorità Programmi di Manutenzione. Linee Guida" del MIT del 22/11/2019 e a quanto previsto dalle Linee Guida relative alla "Classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti" (LG), approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 17/04/2020, comprende una serie di attività diverse e strettamente interconnesse che consentono di eseguire valutazioni sulla rispondenza funzionale dell'opera, tenendo conto del relativo stato di conservazione.

In relazione ai tempi necessari per il completamento dell'assessment, che necessita dell'attivazione di specifiche procedure di affidamento, ASPI ha avviato nel corso del 2020 le Verifiche Preventive di Sicurezza su circa 750 viadotti che presentano difetti non significativi. Gli esiti di tali verifiche concorreranno, come già rappresentato, a meglio definire il perimetro e le soluzioni tecniche di intervento afferenti al Piano Straordinario di Manutenzione. Di seguito è riportato un sintetico diagramma di flusso relativo a tale percorso.



\*

Classificazione desunte dal documento di Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Inoltre, nell’ottica di analizzare le strutture in CAP a cavi post-tesi, così come richiesto dalle Linee Guida CSLLPP, ASPI e MIT stanno conducendo, in collaborazione con le principali università italiane, specifiche iniziative di ricerca e progetti pilota per le cosiddette “Ispezioni Speciali”, allo stato non disciplinate da norma.

### b) Manutenzione delle gallerie

La società, come noto, fin dal gennaio 2020 ha avviato uno specifico piano di assessment riguardante le gallerie, che è stato successivamente integrato e recepito nel “Manuale di Ispezione delle Gallerie” emesso dal MIT in data 25/5/2020.

Il Manuale è redatto in aderenza alle Linee Guida 2015 dell’organismo francese CETU (Centre D’Etudes des Tunnels) riguardanti le opere di genio civile, ed in particolare a:

- Road tunnel civil engineering inspection guide – Book 1: from disorder to analysis, from analysis to rating (January 2015).
- Road tunnel civil engineering inspection guide – Book 2: Catalogue of deteriorations (January 2015).

L’assessment, oltre alle ispezioni di tipo accurato sull’intero rivestimento in calcestruzzo, eseguite con le normali tecniche di indagine (visiva ravvicinata e con percussione per individuare eventuali instabilità), prevede controlli straordinari di tipo specialistico, finalizzati a verificare le resistenze dei materiali,

l'eventuale presenza di vuoti retrostanti il rivestimento, sotto spessori del rivestimento stesso dovuti a difetti costruttivi, spinte eventuali dell'ammasso generatesi dopo la costruzione.

Gli interventi che conseguono all'assessment e che vengono eseguiti in parte contestualmente e in parte secondo tempistiche assegnate dal progettista, sono caratterizzati secondo tre tipologie:

- a. consolidamenti provvisori effettuati con reti e chiodature entro o oltre lo spessore del rivestimento e con sott'archi in centine metalliche con eventuale nuova installazione di presidi idraulici (onduline); tali interventi sono classificabili come manutenzioni di tipo straordinario;
- b. ricostruzione integrale della volta per sviluppi parziali della galleria, finalizzata al completo rinnovo del rivestimento in calcestruzzo e a realizzarne l'impermeabilizzazione; tali interventi, se parziali, sono classificabili come "investimenti per ammodernamento rete";
- c. ricostruzione dell'intera galleria con adeguamento dimensionale ai vigenti standard normativi; interventi con copertura economica e allocazione da definire con il Concedente.

Nelle more del completamento dell'assessment, la società ha valorizzato nel Piano Straordinario di cui trattasi i costi stimati (in via di prima approssimazione) per gli interventi di tipo 1. sui primi 104 fornic (di cui 87 sulla rete ligure) inseriti in prima priorità all'esito delle ispezioni ordinarie. L'elenco è contenuto nel cronoprogramma già fornito con la proposta di PEF.

Come per i ponti e viadotti, l'elenco delle gallerie e degli interventi da ricomprendere nel Piano Straordinario di manutenzione potrà essere progressivamente aggiornato fino al completamento dell'assessment. Ad oggi, sulla base degli ultimi consuntivi disponibili (ottobre 2020), si stima che gli importi delle manutenzioni straordinarie per gli anni 2020 e 2021 risulteranno superiori rispetto a quanto inizialmente previsto. Tale circostanza è stata già anticipata al MIT con nota 16729 del 8.10.2020.

### **c) Manutenzione delle Pavimentazioni**

Le pavimentazioni in conglomerato bituminoso costituiscono uno degli elementi dell'infrastruttura con maggiore impatto sia sulla sicurezza della circolazione che sulla qualità percepita dagli utenti. Per tale ragione, da sempre, i programmi di manutenzione degli asfalti si basano su accurati e sistematici rilievi, eseguiti con macchine speciali, dei parametri qualitativi principali (aderenza e regolarità superficiale), integrati più volte l'anno con ricognizioni visive da parte di tecnici specializzati.

A partire dal 2019 si è stabilito, d'intesa con il Concedente, di introdurre ulteriori miglioramenti negli standard qualitativi delle pavimentazioni, principalmente riguardanti gli asfalti drenanti ed orientati a garantire nel tempo, aumentando all'occorrenza i cicli di rinnovo, maggiori prestazioni sia in termini di aderenza che di drenabilità.

Il piano di manutenzione straordinaria comprende in particolare tutti gli interventi di rinnovo degli asfalti drenanti derivati dalla applicazione dei nuovi parametri qualitativi previsti nelle Linee Guida emanate dal Concedente con la Circolare DGVCA del 22.11.2019.

Con riferimento alla drenabilità, al fine di ottenere conglomerati con valori in linea con quelli indicati nelle già menzionate Linee Guida, ma garantendo comunque adeguate performance strutturali dei conglomerati stessi, la società ha messo a punto nel 2019 una modifica al mix design delle miscele, utilizzate già a partire dallo stesso anno nei programmi di rinnovo dell'asfalto drenante sulle tratte con i maggiori volumi di traffico.

I cicli di rinnovo tengono inoltre conto del fatto che le richiamate Linee Guida MIT sulla manutenzione introducono un requisito minimo ai fini dell'aderenza e della regolarità superficiale delle pavimentazioni, coincidente con le classi strutturali E definite dalla Convenzione vigente.

**d) Manutenzione del Corpo Autostradale, sorveglianza strutturale e convenzioni universitarie**

▪ Corpo Autostradale

Nel piano di manutenzione straordinaria sono stati inseriti interventi corticali di consolidamento geotecnico e di miglioramento della funzionalità idraulica del corpo autostradale, con particolare riferimento ai tratti situati in contesti sensibili (autostrade liguri, A14, A16) per complessivi 66 milioni di euro. L'elenco degli interventi potrà essere aggiornato in funzione degli esiti dello specifico assessment previsto a partire dalla fine del 2021 e di cui saranno avviate a breve le procedure di affidamento.

▪ Incremento dei costi della sorveglianza

Le Linee Guida CSLPP e i Manuali/indicazioni MIT hanno determinato una profonda revisione degli standard previsti dalle precedenti normative di riferimento. Il Piano Straordinario di manutenzione recepisce i maggiori costi dovuti a tali nuove specifiche (+ 24 milioni di euro nel quinquennio 2020 – 2024) nei limiti di quanto ad oggi definito dai competenti organi ministeriali. Tale importo quindi ad oggi non include le ulteriori revisioni delle ordinarie attività di sorveglianza che dovessero derivare dal completamento degli assessment infrastrutturali avviati e in avvio. Al loro termine è infatti prevista la restituzione, per ciascuna opera, di uno specifico fascicolo di controllo e manutenzione da applicare negli anni successivi.

▪ Convenzioni Universitarie

In ottemperanza alla nota circolare MIT – DGVCA prot. 24600 del 14 ottobre 2019, ASPI ha attivato, con il coordinamento degli Uffici Ispettivi Territoriali del Concedente, numerose Convenzioni con le principali

università italiane, finalizzate sia alla asseverazione di nuove procedure che a progetti di ricerca. I costi di tali collaborazioni, secondo quanto prevedibile ad oggi, sono stati inseriti nel Piano Straordinario di Manutenzione per complessivi 10 milioni di euro.

### 3.5. Allegati a supporto del piano straordinario di manutenzione

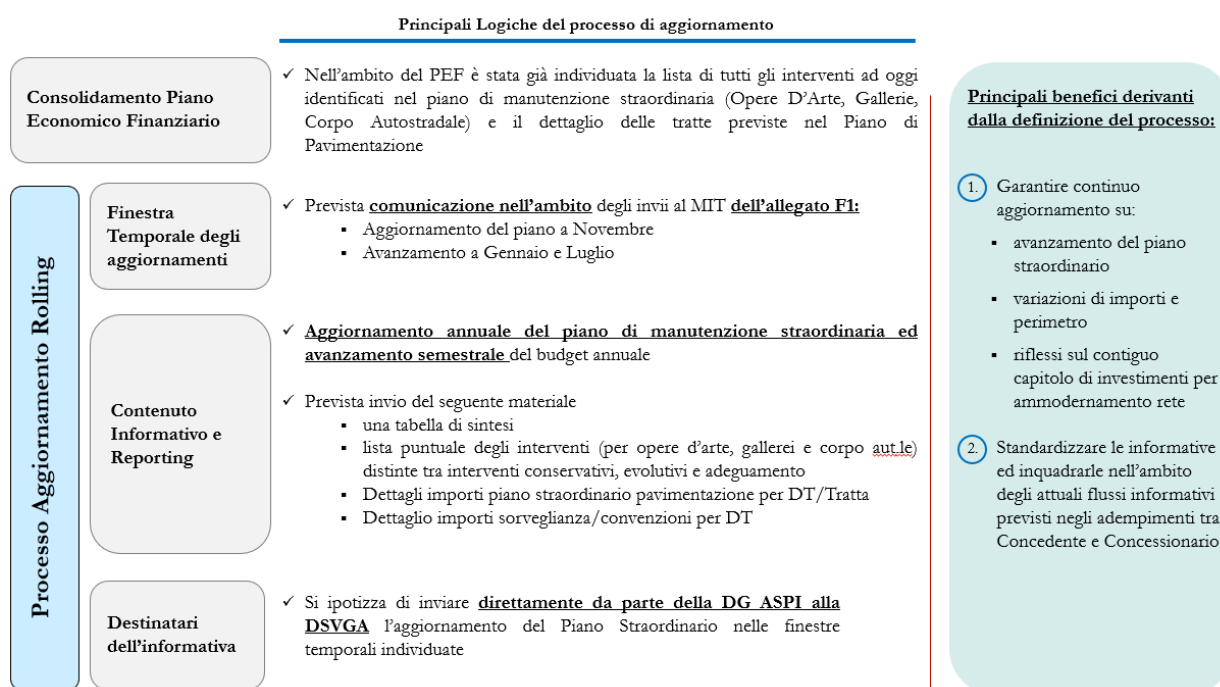
A completamento del quadro informativo si rappresenta come nella Proposta di PEF in relazione al Piano Straordinario siano stati sviluppati i seguenti allegati che ne hanno determinato la valorizzazione:

- a) tempistiche ed impegni economici degli interventi sulle opere d'arte e sul corpo autostradale elaborati in funzione dell'attuale stato di avanzamento dei percorsi di assessment e secondo l'ipotesi temporanea di interventi di natura conservativa;
- b) lista delle gallerie (fornici) per i quali sono attualmente in corso interventi di manutenzione; tale dettaglio è stato elaborato anch'esso come una stima preliminare da affinare in funzione dell'avanzamento delle verifiche previste dalle Linee Guida MIT e dell'anticipo degli interventi definitivi già rappresentato in premessa;
- c) evidenza delle direttrici autostradali oggetto del piano straordinario finalizzato all'aumento degli standard qualitativi delle pavimentazioni drenanti.
- d) elenco delle convenzioni attualmente in essere con le principali università italiane

Si ricorda come gli elementi rappresentati nell'allegato di cui al punto a) rappresentano una prima valutazione indicativa sia in termini di tempi che di importi, in ragione delle incertezze legato al completamento dei percorsi di assessment e pertanto tali allegati non sono da ritenersi vincolanti. In ragione di quanto rappresentato verranno, d'intesa con il Concedente, definiti degli appositi momenti di aggiornamento ed avanzamento di tale programmazione con evidenza anche degli interventi che migreranno nel capitolo Investimenti da Ammodernamento Rete.

Ai fini della tracciabilità del Piano è stato anche ipotizzato uno specifico processo di comunicazione periodica nei confronti del Concedente con il quale sono in corso interlocuzioni per definire i tempi ed i formati di riferimento.

## Ipotesi di Processo di Aggiornamento da condividere con il Concedente



### 4. Descrizione dei principali interventi inseriti nel Piano della manutenzione

Di seguito per ogni capitolo di spesa previsto nel piano complessivo di manutenzione (somma della componente relativa al piano straordinario e della componente base derivante dall'applicazione delle linee guida ART) vengono definite le principali fattispecie di intervento ed i principali criteri di pianificazione economica utilizzata.

#### 4.1. Manutenzione delle pavimentazioni

Il piano di manutenzione della pavimentazione, pari a ca. 2.440 milioni di euro a valori inflazionati nel 2019-2038, è sviluppato con l'obiettivo generale di garantire elevati livelli di aderenza del manto stradale, di migliorare la regolarità della superficie e la portanza del pacchetto di pavimentazione su interventi localizzati.

In tale ambito sono pertanto previste le seguenti tipologie di intervento:

- Rifacimento di tappeti di usura drenante o tradizionale da 3-5 cm;
- Trattamenti superficiali di irruvidimento o ad alta aderenza;
- Risanamenti superficiali;
- Risanamenti profondi;
- Risagomature;
- Risanamenti profondi con interessamento della fondazione.



I piani di manutenzione annuali e conseguentemente gli impegni economici previsti dal 2019 al 2038 sono stati elaborati in funzione del piano straordinario e del fabbisogno storico di attività derivante sia dai monitoraggi effettuati con attrezzature ad alto rendimento sia dai rilievi visivi eseguiti dalle strutture che presidiano territorialmente le tratte autostradali. Nella valutazione di tale fabbisogno storico si è tenuto conto anche dell'impatto derivante dalle linee guida MIT con specifico riferimento alle soglie previste per gli indici CAT e IRI, rispetto alle quali la scrivente ha definito le classi  $P_{CAT}$  e  $P_{IRI}$ . Nella fattispecie, la tipologia dell'intervento di ripristino è scelta in relazione allo stato di conservazione del tratto omogeneo ed all'età dello stesso, individuandola tra le seguenti:

$P_{CAT}$ :

- ripristino del CAT tramite rinvivimento delle superfici mediante pallinatura;
- rifacimento dello strato di usura tramite asportazione dello strato esistente mediante fresatura a freddo e posa del nuovo strato.

$P_{IRI}$ :

- rifacimento dello strato di usura tramite asportazione dello strato esistente mediante fresatura a freddo e posa del nuovo strato;
- risanamento dello strato di usura e degli strati sottostanti tramite asportazione degli strati esistenti di conglomerato bituminoso e posa dei nuovi strati;
- risanamento profondo con interessamento della fondazione (ricostruzione dell'intero pacchetto degli strati in conglomerato bituminoso).

#### 4.2. Manutenzione opere d'arte (incluso ponti viadotti e cavalcavia)

Il piano di manutenzione sulle opere d'arte, che prevede un impegno di spesa tra il 2019 ed il 2038 per circa 1.140 milioni di euro, è stato sviluppato sulla base delle evidenze derivanti dal piano di controlli ordinari e straordinari messo in essere dalla Società:

- In coerenza con quanto previsto dalle normative vigenti (Circolare Ministeriale del 19.07.1967 n. 6736/61A1, per le opere d'arte maggiori);
- In funzione delle risultanze delle attività di due diligence e Asseverazione affidate per il 2019 a società di ingegneria terze;
- In funzione dell'applicazione delle linee guida MIT attraverso la definizione di criteri di prioritizzazione derivanti dalla rivalutazione degli indici di degrado complessivo delle opere, non includendo gli impatti derivanti dall'applicazione delle linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

All'interno del capitolo di spesa sono inseriti gli interventi di manutenzione per la conservazione delle strutture, al fine di garantire un elevato livello di efficienza e sicurezza delle stesse. Tali interventi riguardano principalmente pile e impalcati, sistemi di smaltimento delle acque, trattamenti impermeabilizzanti e riparazione danni a seguito di incidenti.

Tali programmi di Manutenzione, fermo restando il piano di interventi straordinario, potranno essere oggetto di variazione sia in funzione degli esiti della normale attività di sorveglianza 2020, ma anche in funzione di specifici piani di ispezioni che la Società ha deciso di avviare sulle opere d'arte più rilevanti quali ponti, viadotti e gallerie.

Si è pertanto proceduto alla rivalutazione dell'indice di degrado complessivo delle opere, a partire dai report della sorveglianza, applicando al sistema di valutazione attualmente in uso un algoritmo simile al Metodo della Valutazione Numerica proposto nelle linee guida del MIT. Il modello di classificazione consente, quindi, una ripartizione delle opere in tre gruppi principali:

- difetti tali da comportare eventuali limitazioni di esercizio (chiusura di corsie, inclusa emergenza; flessi per redistribuzione delle stese di carico sulla carreggiata; divieti di transito per mezzi con valori di massa eccezionale – TE -; limiti di velocità per i mezzi pesanti con massa eccezionale – TE -) che saranno predisposte dalla DT di competenza a seguito dell'immediata comunicazione della problematica riscontrata. Gli interventi di ripristino di tali difetti richiedono una pronta attivazione (con procedure urgenti o ordinarie in funzione della relativa influenza).
- difetti non influenti in termini statici ma con potenziale evoluzione a tale rango nell'arco dei 6-8 anni successivi; l'assegnazione della classe di degrado deve essere tale da suddividere le opere tra difetti di natura strutturale e difetti di natura accessoria, elemento alla base della definizione della prioritizzazione degli interventi.
- difetti di esclusivo ordine superficiale, che non richiedono pianificazione di interventi se non come scelta gestionale.

Nello stesso capitolo di spesa vengono anche inseriti i costi relativi alle altre attività funzionali alla conservazione delle strutture quali interventi sui giunti, sistemi di smaltimento delle acque, trattamenti impermeabilizzanti e attività di manutenzione ordinaria sulle opere (es., disaggi e ripristini).

La manutenzione o la sostituzione dei giunti e degli apparecchi di appoggio, si rende in particolare necessaria per la progressiva attenuazione delle prestazioni di tali dispositivi, comunque mantenute entro ampi margini di sicurezza, dovuta al naturale invecchiamento o alla modifica delle sollecitazioni presenti (per esempio quelle relative ai carichi applicati).

#### 4.3. Manutenzione delle gallerie

In questa capitolo di spesa sono stati inclusi sia gli interventi di manutenzione straordinaria che gli interventi di manutenzione ordinaria effettuati in galleria per circa 270 milioni di euro nel 2019-2038.

In particolare, la quota 2020-2024 di interventi di manutenzione straordinaria è stata stimata sulla base delle evidenze delle attività di ispezione ed assessment attualmente in corso ed in coerenza con le linee guida MIT di maggio 2020.

Tali stime preliminari potrebbero subire delle variazioni in funzione delle risultanze delle attività di ispezione ad oggi in corso sulle gallerie della rete ASPI.

I difetti riscontrati nell'ambito delle ispezioni di legge e dell'assessment, svolte a seguito dello smontaggio delle canaline presenti nelle gallerie, sono stati classificati, coerentemente a quanto prescritto nel Manuale di Ispezione emanato dal Ministero, in funzione della loro gravità in 5 categorie (1,2,2E,3,3U) e in caso fosse associato un pericolo per la sicurezza degli utenti, contrassegnati dalla lettera S.

Si fa presente inoltre che gli interventi di ammodernamento che prevedono l'adeguamento della galleria mediante interventi strutturali (quali impermeabilizzazioni, rifacimento parziale della volta etc..) saranno oggetto di un piano specifico e verranno computati nell'ambito del programma "Nuovi interventi di ammodernamento e adeguamento, anche tecnologico, della rete" (Lettera "E" comma "4" punto "3" "Piano di investimenti addizionale per ammodernamento della rete su opere d'arte, gallerie e pavimentazione").

Nel medesimo capitolo di spesa sono inserite anche le attività di manutenzione ricorrente legate principalmente a ripristini e consolidamento rivestimenti, spurgo drenaggi e reti idrauliche, messa in opera di presidi corticali e riparazioni portali.

#### 4.4. Altri elementi del corpo autostradale

All'interno di tale capitolo di spesa, stimato pari a circa 300 milioni di euro tra il 2019-2038, sono ricomprese le seguenti principali tipologie di intervento:

- Conservazione e sistemazione di pendici, trincee, rilevati, opere di sostegno e fondazioni di opere d'arte;
- Conservazione e ripristino delle opere di regolazione idraulica superficiale;
- Interventi di revisione dei sistemi di drenaggio, manutenzione e ripristino di difese spondali;
- Pulizia e ri-profilatura degli alvei e protezione delle strutture site al loro interno, regimentazione di corsi d'acqua;
- Manutenzioni e ripristini di fossi, cunette e altri elementi minori costituenti il corpo autostradale.

Le stime sono state effettuate sulla base della programmazione operativa puntuale degli interventi di manutenzione non ricorrente per gli anni 2020-2022, mentre per i flussi dal 2023 al 2038 si è tenuto conto della spesa media storica degli ultimi anni.

I programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria potranno subire delle variazioni in funzione, oltre che degli esiti della normale attività di sorveglianza, anche di specifici piani di ispezioni che la Società ha deciso di avviare sui siti sensibili sotto il profilo geotecnico o idrogeologico, muri e strutture di sostegno. In riferimento al monitoraggio di carattere geotecnico il personale tecnico valuterà l'entità del fenomeno osservato al fine di definire una scala di priorità d'intervento. Più in dettaglio, le aree osservate potranno essere classificate:

- assenza di anomalia (AA): non vengono rilevate anomalie e non si richiede nessun intervento specifico;
- anomalia da monitorare (AM): vengono rilevate anomalie di lieve entità, senza ripercussioni sulla efficienza e funzionalità dell'area ispezionata e con effetti trascurabili sulla conservazione della stessa. L'area va tenuta sotto osservazione ma non richiede interventi a breve-medio termine;
- anomalia – Ripristino da Pianificare (RP): si rileva un'anomalia ininfluente ai fini della efficienza e funzionalità dell'opera ma con potenziali effetti sulla sua conservazione. Va pianificato un intervento di manutenzione/ripristino a breve-medio termine (2-5 anni);
- anomalia – Ripristino da Attivare con Urgenza (RAU): viene rilevata un'anomalia che può compromettere l'efficienza e la funzionalità dell'opera ovvero la sua conservazione. Va effettuato un avvio immediato degli interventi di manutenzione, eventualmente provvisori da completare con sistemazioni definitive.

#### 4.5. Sicurezza

All'interno di tale capitolo di spesa, stimato pari a circa 800 milioni di euro tra il 2019 e il 2038, sono ricompresi gli interventi collegati alla sicurezza fra cui:

- Sostituzione e riallineamento dei dispositivi di sicurezza (es. barriere, assorbitori d'urto, varchi amovibili spartitraffico e terminali), anche in riferimento ai danni derivanti da incidenti, o in relazione al normale progressivo deterioramento dovuto agli anni di esercizio;
- Interventi di manutenzione della segnaletica orizzontale (ripassi) e di quella verticale (lavaggi, sostituzione cartelli danneggiati o con visibilità compromessa);
- Campagne o attività puntuali di ripristino delle reti di recinzione.

Gli importi per il 2020 sono stati stimati tenendo in considerazione le possibili risultanze dei programmi di ispezione attualmente in corso sugli asset autostradali (quali barriere di sicurezza bordo ponte, barriere integrate, etc.). In particolar modo, la programmazione degli interventi conseguenti ai controlli ispettivi sulle barriere di sicurezza tiene conto di priorità che dipendono dall'entità dell'anomalia che viene valutata dal personale tecnico; le anomalie vengono classificate in:

- anomalia da monitorare: anomalia di lieve entità, senza ripercussioni su efficienza e funzionalità e con effetti trascurabili sulla conservazione. L'opera va tenuta sotto osservazione ma non richiede interventi a breve-medio termine;
- ripristino da pianificare: anomalia ininfluente ai fini della efficienza e funzionalità dell'opera ma con potenziali effetti sulla sua conservazione e in relazione alla quale è richiesto un intervento di manutenzione/ripristino a breve-medio termine;
- ripristino da attivare con Urgenza: anomalia che può compromettere l'efficienza e la funzionalità dell'opera ovvero la sua conservazione e in relazione alla quale va effettuato un avvio immediato degli interventi di manutenzione, eventualmente provvisori da completare con sistemazioni definitive.

Nella valutazione di fabbisogni relativi alla manutenzione della segnaletica orizzontale in particolare sono stati considerati gli impatti derivanti dall'applicazione delle linee guida MIT con specifico riferimento ai valori di retroriflettenza, le cui misurazioni avverranno con strumenti ad alto rendimento sulle linee soggette a maggior usura (striscia continua destra e primo tratteggio da dx) e in modalità manuale con strumento portatile a campione sulle altre strisce.

Nel medesimo capitolo di spesa sono inserite anche le attività di manutenzione ricorrente legate principalmente a pittura o lavaggio piedritti in galleria.

#### 4.6. Impianti ed Esazione Pedaggi

La previsione di piano delle manutenzioni sugli impianti, con un impegno di spesa di ca. 190 milioni di euro tra il 2019 e il 2038, include gli interventi di manutenzione programmata e correttiva (riparazione guasti) funzionali al mantenimento in efficienza degli stessi (es., impianti di esazione illuminazione, telecomunicazione, informazione e monitoraggio traffico, fotovoltaici, etc.) secondo gli standard convenzionali e di legge, nel rispetto dei cicli e delle modalità definite dai produttori.

Il piano di manutenzione degli impianti prevede inoltre un programma di monitoraggio annuale, per tutte le tratte delle Direzioni di Tronco, per la verifica della luminanza a terra presso aree di svincolo, piazzali e gallerie.

La pianificazione dei fabbisogni economici è stata effettuata sulla base dei valori di manutenzione storici in ottica di considerare i tassi di guasto e difettosità storicamente registrati.

#### 4.7. Verde e Pulizie

Il capitolo include principalmente i seguenti interventi per un valore complessivo di spesa stimato pari a circa 310 milioni di euro tra il 2019 e il 2038:

- Sfalci scarpate, aree interne banchine;
- Potature e ceduzioni, ripristini localizzati di essenze;

- Lavori di pulizia della rete autostradale e relative pertinenze.

I valori economici previsti, trattandosi di attività ricorrenti, sono stati determinati tenendo in considerazione sia i livelli di servizio previsti ogni anno sulla rete sia i valori medi annui storici. Per quanto concerne la quota 2020 e 2021 è stata prevista anche una campagna straordinaria di pulizia delle reti di recinzione. Per tale attività, finalizzata a ripristinare e mantenere l'accessibilità e l'ispezionabilità della rete di recinzione, la pianificazione della spesa viene effettuata in relazione ai risultati delle verifiche condotte dal personale operativo e può comprendere:

- pulizia di fondo: taglio di vegetazione erbacea ed arbustiva e spianamento del terreno a ridosso della recinzione che consenta l'accesso per l'ispezione e la manutenzione dell'impianto.
- mantenimento: pulizia delle scarpate e taglio al colletto della vegetazione cresciuta anche a cavallo della rete di recinzione, in modo che la rete sia mantenuta ispezionabile.

#### 4.8. Operazioni Invernali

All'interno di tale capitolo di spesa, pari a circa 530 milioni di euro tra il 2019 e il 2038, sono incluse tutte le attività e i costi funzionali all'esercizio autostradale.

Gli interventi si focalizzano in particolare su:

- Trattamento antighiaccio;
- Sgombero della neve sulla piattaforma autostradale e sulle relative pertinenze;
- Costo dei fondenti (cloruro di sodio, calcio e soluzioni);
- Manutenzione delle attrezzature necessarie (spargitori, lame sgombraneve, frese e turbo-frese, innaffiatrici per cloruri e mezzi speciali).

I costi sono stimati su base storica degli ultimi anni in ottica di tenere in considerazione sia l'evoluzione delle nevosità, sia gli ultimi rinnovi contrattuali nonché le recenti configurazioni operative poste in essere dalla società.

#### 4.9. Edifici di Servizio

Nel presente capitolo di spesa sono inserite le attività funzionali al mantenimento in efficienza e al ripristino delle strutture edilizie nell'ambito delle pertinenze autostradali (fabbricati di stazione, posti Manutenzione e sedi direzioni di tronco, ecc.) per un valore complessivo di circa 160 mio € tra il 2019 ed il 2038.

Le stime relative agli interventi di manutenzione su edifici e fabbricati sono state calcolate considerando i valori di spesa della media storica.

#### 4.10. Forniture e Manutenzioni Varie (inclusa Sorveglianza)

All'interno di tale capitolo di spesa, pari a circa 450 milioni di euro tra il 2019 e il 2038, sono incluse tutte le attività di vigilanza (periodica, sistemica e straordinaria) e di controllo dell'infrastruttura, consumi, manutenzione e ripristino degli automezzi dedicati alla manutenzione ordinaria eseguita dal nostro personale. In aggiunta sono incluse in questa voce anche le seguenti fattispecie:

- i costi associati alle Convenzioni con le Università in ottemperanza alla circolare MIT prot. 24600 del 14.10.2019,
- eventuali costi per progetti di ricerca finalizzati al miglioramento delle tecniche manutentive,
- gli eventuali costi di gara funzionali alla finalizzazione dei contratti relativi all'esecuzione delle attività di Manutenzione,
- tutte le ulteriori attività ed interventi inerenti alla conservazione, il funzionamento o il ripristino di efficienza di opere, parti, impianti e attrezzature non comprese nelle voci precedenti.

I costi per spese generali e altre somme a disposizione relativi agli interventi di manutenzione sono allocati o sui singoli interventi, qualora puntualmente identificati, o genericamente nel capitolo forniture e manutenzioni varie.

La stima del fabbisogno relativo ai costi di sorveglianza è stata effettuata tenendo in considerazione:

- la revisione del modello avviata attraverso l'utilizzo di assessor esterni sugli asset principali (opere d'arte maggiori/opere minori, presidi geotecnici e idraulici, barriere di sicurezza, barriere antirumore, ...),
- gli ultimi affidamenti effettuati e le gare bandite sul mercato
- l'aggiornamento delle frequenze di ispezione sulle barriere di sicurezza sulle barriere antirumore
- il valore delle convenzioni con 7 primarie Universitarie Italiane già contrattualizzate.

Le stime relative a tutti gli altri costi (carburanti, costi di gara etc..) sono state calcolate considerando i valori di spesa della media storica.

#### 4.11. Piano delle Manutenzioni Internalizzate

Il complesso delle attività internalizzate, con un impegno di spesa pari a circa 190 milioni di euro tra il 2019 e il 2038, prevede il coinvolgimento di più di 600 unità e 1.300 tra mezzi operativi e attrezzature dedicate e si focalizza sulle seguenti attività principali:

- Pulizia piattaforma stradale;
- Ripristini segnaletica orizzontale e verticale;
- Operazioni invernali;
- Interventi di regolazione idraulica;

- Ripristini localizzati delle pavimentazioni;
- Opere in verde;
- Manutenzione preventiva Impianti;
- Manutenzione correttiva impianti di esazione.

Tali attività hanno permesso di incrementare i livelli di servizio sulla rete e garantito il miglioramento degli standard di qualità percepita dall'utente.

La valorizzazione economica è effettuata sulla base degli avanzamenti fisici realizzati valorizzati "a prezzi di mercato" secondo un elenco prezzi mutuato da quello utilizzato per gli affidamenti dei servizi con imprese esterne e assoggettato agli stessi ribassi.

La stima economica elaborata per il periodo dal 2021 al 2038 tiene conto dell'aggiornamento del mix esterno-interno delle attività manutentive a valle del nuovo target di produttività definito dalla delibera ART.

#### 4.12. Costi di manutenzione aggiuntivi nuove opere

All'interno di tale capitolo di spesa, pari a circa 30 milioni di euro, sono incluse le stime dei costi di manutenzione legati all'entrata in esercizio delle nuove tratte autostradali.

In particolare, sono stati inseriti gli importi più significativi che derivano dall'entrata in esercizio di nuovi tracciati quali la Gronda di Genova. Per quanto riguarda gli interventi di ampliamento alle 3°, 4° e 5° corsie (Art.15) l'impatto economico è da considerarsi marginale andando ad insistere su tratte già in esercizio e di conseguenza ci si riserva di inserire le stime economiche nel prossimo quinquennio regolatorio.

Per quanto concerne gli importi legati ai nuovi tracciati (Gronda di Genova) i valori sono stati calcolati applicando alle caratteristiche di progetto dell'opera (numero di ponti e viadotti, numero di gallerie, numero di svincoli etc..) dei costi parametrici elaborati, in funzione delle diverse categorie manutentive, secondo i seguenti tre criteri:

- Costi storici di tratte autostradali limitrofe (es. costi per ripristino danni da incidente)
- Costi incrementali legati all'entrata in esercizio di nuove infrastrutture di recente costruzione quali ad esempio la Variante di Valico (es. costi di segnaletica, idraulica, impianti, operazioni invernali etc..).
- Costi di manutenzione medi dell'intera rete autostradale in gestione (es. per i costi di manutenzione straordinaria/ non ricorrenti).



## Autostrade per l'Italia, dettaglio lavori di ordinaria manutenzione

Valori correnti - Importi in Milioni di €	Cons.vo 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Totale 2019-2038	Totale 2020-2038
Pavimentazioni	114,9	142,0	151,5	152,7	153,9	155,2	110,5	110,1	109,8	109,4	109,0	109,9	110,7	111,5	112,4	113,3	114,2	115,1	116,0	116,9	2.439,0	2.324,1
Opere d'arte	81,1	112,9	180,8	148,4	147,0	135,9	23,6	23,6	23,5	23,4	23,3	23,5	23,7	23,9	24,0	24,2	24,4	24,6	24,8	25,0	1.141,6	1.060,5
Gallerie	6,1	157,0	22,2	9,1	4,4	4,4	4,5	4,5	4,4	4,4	4,4	4,4	4,5	4,5	4,5	4,6	4,6	4,6	4,7	4,7	266,6	260,5
Altri elementi del corpo autostradale	15,0	32,2	36,8	18,5	12,9	13,0	12,2	12,1	12,1	12,1	12,0	12,1	12,2	12,3	12,4	12,5	12,6	12,7	12,8	12,9	301,4	286,3
Sicurezza	47,0	49,6	47,4	42,9	41,5	40,8	38,6	38,5	38,4	38,2	38,1	38,4	36,2	36,5	36,8	37,1	37,3	36,1	36,1	36,1	791,8	744,8
Impianti	12,5	13,1	9,5	9,6	9,6	9,7	5,1	5,1	5,1	5,0	5,0	5,1	5,1	5,1	5,2	5,2	5,3	5,3	5,3	5,4	136,4	123,8
Esazione pedaggi	2,3	3,5	2,9	3,0	3,0	3,0	2,8	2,8	2,8	2,8	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	57,2	54,9
Verde e pulizie	19,1	18,2	18,3	18,5	15,5	15,6	14,6	14,5	14,5	14,4	14,4	14,5	14,6	14,7	14,8	14,9	15,1	15,2	15,3	15,4	312,0	292,9
Operazioni invernali	32,4	25,3	26,8	27,0	27,2	27,5	25,7	25,6	25,5	25,4	25,3	25,5	25,7	25,9	26,1	26,3	26,5	26,7	26,9	27,1	530,5	498,1
Edifici di servizio	9,0	8,7	7,9	7,9	8,0	8,1	7,5	7,5	7,5	7,5	7,4	7,5	7,5	7,6	7,7	7,7	7,8	7,8	7,9	8,0	156,6	147,5
Forniture e manutenzioni varie	23,7	29,7	22,2	22,4	22,6	22,8	21,3	21,2	21,1	21,1	21,0	21,2	21,3	21,5	21,7	21,8	22,0	22,2	22,3	22,5	445,6	421,9
<b>TOTALE MANUTENZIONE ORDINARIA</b>	<b>363,2</b>	<b>592,1</b>	<b>526,6</b>	<b>459,9</b>	<b>445,7</b>	<b>435,9</b>	<b>266,3</b>	<b>265,4</b>	<b>264,5</b>	<b>263,7</b>	<b>262,8</b>	<b>264,9</b>	<b>264,2</b>	<b>266,3</b>	<b>268,5</b>	<b>270,6</b>	<b>272,7</b>	<b>273,2</b>	<b>275,1</b>	<b>277,0</b>	<b>6.578,6</b>	<b>6.215,3</b>
<b>TOTALE MANUTENZIONE NON RICORRENTE</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,3</b>	<b>16,9</b>	<b>16,9</b>
<b>TOTALE MANUTENZIONI attraverso imprese esterne</b>	<b>363,3</b>	<b>592,1</b>	<b>526,6</b>	<b>459,9</b>	<b>445,7</b>	<b>435,9</b>	<b>267,5</b>	<b>266,6</b>	<b>265,7</b>	<b>264,8</b>	<b>264,0</b>	<b>266,1</b>	<b>265,4</b>	<b>267,6</b>	<b>269,7</b>	<b>271,8</b>	<b>273,9</b>	<b>274,4</b>	<b>276,3</b>	<b>278,2</b>	<b>6.595,5</b>	<b>6.232,2</b>
<i>Costi di manutenzioni aggiuntivi nuove opere (*)</i>	<i>inclusi sopra</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>2,8</i>	<i>2,8</i>	<i>2,8</i>	<i>2,9</i>	<i>3,0</i>	<i>4,6</i>	<i>5,0</i>	<i>5,3</i>	<i>29,1</i>	<i>29,1</i>
<b>TOTALE MANUTENZIONI con costi aggiuntivi attraverso imprese esterne</b>	<b>363,3</b>	<b>592,1</b>	<b>526,6</b>	<b>459,9</b>	<b>445,7</b>	<b>435,9</b>	<b>267,5</b>	<b>266,6</b>	<b>265,7</b>	<b>264,8</b>	<b>264,0</b>	<b>266,1</b>	<b>268,2</b>	<b>270,3</b>	<b>272,5</b>	<b>274,7</b>	<b>276,9</b>	<b>279,1</b>	<b>281,3</b>	<b>283,6</b>	<b>6.624,6</b>	<b>6.261,4</b>
<b>TOTALE MANUTENZIONI Programma di Manutenzione Internalizzate (**)</b>	<b>26,6</b>	<b>23,5</b>	<b>7,1</b>	<b>7,1</b>	<b>7,2</b>	<b>7,2</b>	<b>7,3</b>	<b>7,3</b>	<b>7,4</b>	<b>7,5</b>	<b>7,5</b>	<b>7,6</b>	<b>7,6</b>	<b>7,7</b>	<b>7,8</b>	<b>7,8</b>	<b>7,9</b>	<b>8,0</b>	<b>8,0</b>	<b>8,1</b>	<b>186,1</b>	<b>159,5</b>
<b>TOTALE MANUTENZIONI con costi aggiuntivi</b>	<b>389,9</b>	<b>615,6</b>	<b>533,6</b>	<b>467,0</b>	<b>452,9</b>	<b>443,1</b>	<b>274,7</b>	<b>273,9</b>	<b>273,1</b>	<b>272,3</b>	<b>271,5</b>	<b>273,6</b>	<b>275,8</b>	<b>278,0</b>	<b>280,3</b>	<b>282,5</b>	<b>284,8</b>	<b>287,0</b>	<b>289,3</b>	<b>291,7</b>	<b>6.810,7</b>	<b>6.420,9</b>
<i>Di cui piano straordinario incremento qualità rete</i>	<i>90,5</i>	<i>319,9</i>	<i>255,8</i>	<i>189,9</i>	<i>176,3</i>	<i>167,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>1.200,0</i>	<i>1.109,5</i>

(\*) La previsione dei costi aggiuntivi è subordinata al rispetto delle entrate in esercizio delle Nuove Opere. (\*\*) Importi al netto dei costi di manutenzione/consumi e costi vari di gestione degli automezzi (assicurazione, bollo, ...) e delle forniture per attività di segnaletica orizzontale con termoplastico

<b>TOTALE MANUTENZIONI attraverso imprese esterne</b>	<b>363,3</b>	<b>592,1</b>	<b>526,6</b>	<b>459,9</b>	<b>445,7</b>	<b>435,9</b>	<b>267,5</b>	<b>266,6</b>	<b>265,7</b>	<b>264,8</b>	<b>264,0</b>	<b>266,1</b>	<b>265,4</b>	<b>267,6</b>	<b>269,7</b>	<b>271,8</b>	<b>273,9</b>	<b>274,4</b>	<b>276,3</b>	<b>278,2</b>	<b>6.595,5</b>	<b>6.232,2</b>
<b>Costi di manutenzioni aggiuntivi nuove opere</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,9</b>	<b>3,0</b>	<b>4,6</b>	<b>5,0</b>	<b>5,3</b>	<b>29,1</b>	<b>29,1</b>
<b>Polcevera</b>	<b>226,4</b>	<b>172,1</b>																			<b>398,5</b>	<b>172,1</b>
<b>Totale Riga 2.7 Conto Economico</b>	<b>589,7</b>	<b>764,2</b>	<b>526,6</b>	<b>459,9</b>	<b>445,7</b>	<b>435,9</b>	<b>267,5</b>	<b>266,6</b>	<b>265,7</b>	<b>264,8</b>	<b>264,0</b>	<b>266,1</b>	<b>268,2</b>	<b>270,3</b>	<b>272,5</b>	<b>274,7</b>	<b>276,9</b>	<b>279,1</b>	<b>281,3</b>	<b>283,6</b>	<b>7.023,1</b>	<b>6.433,4</b>

## **Allegato G**

**Elenco delle subconcessioni dei  
servizi nelle aree di servizio  
autostradali**

**Autostrade per l'Italia S.p.A.**

## Elenco delle subconcessioni dei servizi nelle aree di servizio autostradali

Nel presente allegato è riportato l'elenco, per ogni Area di Servizio, dell'attuale sub-affidatario dei servizi oil e ristoro con la data di scadenza della sub-concessione.

Più in dettaglio, nella rete in Concessione sono presenti n.7 Aree di Servizio che sovrastano l'asse stradale, definite strutture "a ponte", che per la loro configurazione unitaria sono oggetto di un'unica sub-concessione e sono computate nella tabella n.2 volte (una per ciascuna carreggiata):

- AdS Arda (n. 5-6)
- AdS Cantagallo (n. 11-12)
- AdS Chianti (n. 19-20)
- AdS Frascati (n. 43-44)
- AdS Feronia (n. 37-38)
- AdS Montepulciano (n. 27-28)
- AdS Serravalle (n. 61-62)

Nell'elenco delle Aree di Servizio non sono presenti n.12 aree chiuse ai sensi del D.l. del 7 agosto 2015 – "Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali" ossia:

- AdS Aglio Ovest – autostrada A1 progr. Km 255,4
- AdS Masseria Ovest – autostrada A1 progr. Km 754,1
- AdS San Cristoforo Sud – autostrada A10 progr. Km 42,3
- AdS Tolfa Ovest – autostrada A12 progr. Km 59,5
- AdS Riovivo Ovest – autostrada A14 progr. Km 473,6
- AdS San Trifone Est – autostrada A14 progr. Km 517,5
- AdS Daunia Est – autostrada A14 progr. Km 559,5
- AdS Daunia Ovest – autostrada A14 progr. Km 559,5
- AdS Torre Alemanna Nord – autostrada A16 progr. Km 137,6
- AdS Cavour Ovest – autostrada A26 progr. Km 29,0
- AdS Angioina Est – autostrada A30 progr. Km 33,4
- AdS Vallescivia Est – autostrada A7 progr. Km 9,2

N. 18 Aree di Servizio, inserite in zone di particolare pregio commerciale, è affidato un servizio ristoro di grande dimensione convenzionalmente denominato di tipo "MALL" nei quali si sviluppa:

- un servizio di ristorazione multipla (anche con marchi diversi);

- attività commerciali (anche con marchio autonomo) - organizzate sia sotto forma di market autostradale tradizionale, sia di market più moderno ed in linea con i formati della Grande Distribuzione - con anche la presenza di negozi o “corner a marchio”.

Le n. 18 Aree di Servizio con servizio ristoro tipo “MALL” sono:

- AdS Arno Est: (n. 22)
- AdS Arno Ovest: (n. 1)
- AdS Brianza Nord: (n. 177)
- AdS Casilina Est: (n. 7)
- AdS Esino Est: (n. 100)
- AdS Giove Ovest: (n. 33)
- AdS La Pioppa Est: (n. 82)
- AdS La Pioppa Ovest: (n. 83)
- AdS Metauro Ovest: (n. 98)
- AdS Montefeltro Ovest: (n. 94)
- AdS San Martino Est: (n. 8)
- AdS San Martino Ovest: (n. 7)
- AdS San Nicola Ovest: (n. 52)
- AdS San Pelagio Est: (n. 81)
- AdS Secchia est: (n. 10)
- AdS Secchia Ovest: (n. 9)
- AdS Sillaro Est: (n. 86)
- AdS Teano Ovest: (n. 49)

Sulla rete in Concessione sono inoltre presenti n.15 Aree di Servizio sviluppate su suoli di proprietà di terzi (c.d. concessioni di accesso):

- AdS S. Donato Est, autostrada A1 , progr. km 1,0
- AdS Salaria Est e Ovest, autostrada A1, progr. km 530,0
- AdS Tuscolana Est e Ovest, autostrada A1, progr. km 586,0
- AdS Brembo Nord e Sud, autostrada A4, progr. km 165,6
- AdS Brianza Sud, autostrada A4, progr. km 148,3
- AdS Sebino Nord e Sud, autostrada A4, progr. km 197,4
- AdS Campora Est, autostrada A7, progr. km 116,6
- AdS Giovi Ovest, autostrada A7, progr. km 106,1
- AdS Villoresi Est e Ovest, autostrada A8, progr. km 7,6
- AdS Piani D'Invrea Sud, autostrada A10, progr. km 26,3

In quest’ambito si segnala che sulle Aree di Servizio Montepulciano Est e Ovest (autostrada A1, progr. km 395,0) e Mirabella Sud (autostrada A16, progr. km 77,3), le convenzioni di accesso per il servizio hotel ivi presenti sono cessate ed il Concessionario ha provveduto alla chiusura dell’accesso. Avverso i predetti

provvedimenti i proprietari delle strutture alberghiere adiacenti le Aree di Servizio di Mirabella Sud e Montepulciano Ovest hanno avviato azioni di opposizione innanzi alla sede giudiziaria. I relativi procedimenti sono tuttora pendenti. Nel caso dell'Area di Servizio Montepulciano Ovest Il Tribunale adito dalla proprietà dell'adiacente struttura alberghiera ha disposto con ordinanza la reintegra del possesso del passaggio in capo alla predetta proprietà, talché si è dovuto provvedere al ripristino dell'accesso, sia pure in assenza di rapporto convenzionale.

Sono in corso da parte dell'Advisor, ai sensi del provvedimento del 2 marzo 2000 n. 8090 dell'AGCM, 11 procedure per l'affidamento dei servizi ristoro.

Infine, si segnala che nel mese di novembre 2020 è stata spostata l'Area di Servizio Piave Ovest (n. 168) dalla progressiva km 25,6 alla progressiva 9,0 (ex – AdS Sile Ovest), mentre a gennaio 2021 è stata spostata l'Area di Servizio Piave Est (n. 167) dalla progressiva km 25,6 alla progressiva 9,0 (Ex Sile Est).

n.	AS	KM	AREA DI SERVIZIO	RISTORO				OIL		ALTRE SUB-CONCESSIONI	
				SUB-CONCESSIONARIO BAR / MARKET	SUB-CONCESSIONARIO BAR-RISTORANTE / MARKET	SCADENZA BAR	SCADENZA RISTORANTE	SUB-CONCESSIONARIO OIL	Scadenza OIL	HOTEL	Scadenza Hotel
1	A1	15.100	S.ZENONE OVEST		AUTOGRILL		2027	KUWAIT	2020		
2	A1	15.100	S.ZENONE EST	MYCHEF		2031		KUWAIT	2025		
3	A1	43.500	SOMAGLIA OVEST		AUTOGRILL		2025	ENI	2025		
4	A1	43.500	SOMAGLIA EST		AUTOGRILL		2025	ITALIANA PETROLI	2027		
5	A1	73.300	ARDA EST	GUSTOFAST	AUTOGRILL	2020	2033	ENI	2025		
6	A1	73.300	ARDA OVEST		AUTOGRILL		2033	ITALIANA PETROLI	2025		
7	A1	114.100	S.MARTINO OVEST		CHEF EXPRESS		2027	ENI	2025		
8	A1	114.100	S.MARTINO EST		MYCHEF		2027	ITALIANA PETROLI	2025		
9	A1	156.500	SECCHIA OVEST		AUTOGRILL		2033	EG ITALIA	2025		
10	A1	156.500	SECCHIA EST		A.T.I. (GUSTOFAST-AUTOGRILL)		2021	KUWAIT	2027		
11	A1	198.900	CANTAGALLO EST		AUTOGRILL		2033	ENI	2025		
12	A1	198.900	CANTAGALLO OVEST		AUTOGRILL		2033	KUWAIT	2025		
13	A1	243.000	RONCOBILACCIO EST	MAGLIONE		2027		MAGLIONE	2025		
14	A1	243.000	RONCOBILACCIO OVEST	MAGLIONE		2025		MAGLIONE	2025		
15	A1	255.400	AGLIO EST		MYCHEF		2025	ITALIANA PETROLI	2025		
16	A1	279.800	BISENZIO OVEST	GUSTOFAST		2020		ITALIANA PETROLI	2020		
17	A1	280.000	FIRENZE NORD	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024	GATE	2037
18	A1	280.400	BISENZIO EST	CHEF EXPRESS		2020		ITALIANA PETROLI	2025		
19	A1	305.600	CHIANTI OVEST		AUTOGRILL		2025	EG ITALIA	2025		
20	A1	305.600	CHIANTI EST		AUTOGRILL		2025	ITALIANA PETROLI	2025		
21	A1	321.500	ARNO OVEST		CHEF EXPRESS		2027	ITALIANA PETROLI	2020		
22	A1	321.500	ARNO EST		A.T.I. (GUSTOFAST-AUTOGRILL)		2021	ENI	2025		
23	A1	362.300	BADIA AL PINO OVEST		AUTOGRILL		2028	ITALIANA PETROLI	2026		
24	A1	362.400	BADIA AL PINO EST	AUTOGRILL		2020		EG ITALIA	2025		
25	A1	380.700	LUCIGNANO EST	CHEF EXPRESS		2027		ENI	2025		
26	A1	380.700	LUCIGNANO OVEST		CHEF EXPRESS		2025	KUWAIT	2020		
27	A1	395.000	MONTEPULCIANO EST		AUTOGRILL		2029	ITALIANA PETROLI	2025		
28	A1	395.000	MONTEPULCIANO OVEST		AUTOGRILL		2029	ITALIANA PETROLI	2025		
29	A1	427.800	FABRO OVEST		GUSTOFAST		2019	ENI	2028		
30	A1	427.800	FABRO EST		CHEF EXPRESS		2027	ITALIANA PETROLI	2025		
31	A1	464.700	TEVERE EST		CHEF EXPRESS		2025	KUWAIT	2025		
32	A1	465.000	TEVERE OVEST		AUTOGRILL		2021	KUWAIT	2025		
33	A1	481.100	GIOVE OVEST		A.T.I. (MAGLIONE-VALLE ATERNO)		2024	EG ITALIA	2025		

n.	AS	KM	AREA DI SERVIZIO	RISTORO				OIL		ALTRE SUB-CONCESSIONI	
				SUB-CONCESSIONARIO BAR / MARKET	SUB-CONCESSIONARIO BAR-RISTORANTE / MARKET	SCADENZA BAR	SCADENZA RISTORANTE	SUB-CONCESSIONARIO OIL	Scadenza OIL	HOTEL	Scadenza Hotel
34	A1	481.100	GIOVE EST	MYCHEF		2029		ITALIANA PETROLI	2026		
35	A1	509.100	FLAMINIA EST	AUTOGRILL		2020		ENI	2025		
36	A1	509.100	FLAMINIA OVEST	AUTOGRILL		2025		ENI	2025		
37	A1	520.000	FERONIA EST		CHEF EXPRESS		2025	KUWAIT	2025		
38	A1	532.000	FERONIA OVEST		CHEF EXPRESS		2025	MAGLIONE	2028		
39	A1	535.500	MASCHERONE EST		MAGLIONE		2027	ITALIANA PETROLI	2025		
40	A1	535.500	MASCHERONE OVEST		MAGLIONE		2027	ITALIANA PETROLI	2025		
41	A1	566.100	PRENESTINA EST		AUTOGRILL		2025	ENI	2025		
42	A1	566.100	PRENESTINA OVEST		AUTOGRILL		2025	ITALIANA PETROLI	2025		
43	A1	590.000	FRASCATI EST		CHEF EXPRESS		2025	EG ITALIA	2025	Hotel Roma Sud	2037
44	A1	590.000	FRASCATI OVEST		CHEF EXPRESS		2025	ITALIANA PETROLI	2025		
45	A1	610.900	LA MACCHIA OVEST		AUTOGRILL		2027	ENI	2025		
46	A1	610.900	LA MACCHIA EST		AUTOGRILL		2025	KUWAIT	2025		
47	A1	658.800	CASILINA EST		A.T.I. (GUSTOFAST-AUTOGRILL)		2021	ITALIANA PETROLI	2025		
48	A1	659.900	CASILINA OVEST		AUTOGRILL		2028	ENI	2025		
49	A1	708.400	TEANO OVEST		MAGLIONE		2021	KUWAIT	2025		
50	A1	714.000	TEANO EST		AUTOGRILL		2028	ITALIANA PETROLI	2025		
51	A1	737.200	S.NICOLA EST		MAGLIONE		2025	ENI	2025		
52	A1	737.200	S.NICOLA OVEST		MAGLIONE		2025	MAGLIONE	2025		
53	A1	754.500	MASSERIA EST	MAGLIONE		2018		KUWAIT	2018		
54	A1	759.000	CITTADELLA	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
55	A1	760.000	S.PIETRO	MAGLIONE		2018		KUWAIT	2018		
56	A10	26.000	PIANI D'INVREA NORD	AUTOGRILL		2025		KUWAIT	2025		
57	A10	42.300	S.CRISTOFORO NORD	AUTOGRILL		2024		AUTOGRILL	2024		
58	A10	44.800	AURELIA SUD		AUTOGRILL		2027	ITALIANA PETROLI	2025		
59	A11	3.000	PERETOLA SUD	AUTOGRILL		2028		ENI	2025		
60	A11	3.000	PERETOLA NORD	CHEF EXPRESS		2025		ENI	2025		
61	A11	35.500	SERRAVALLE SUD		AUTOGRILL		2025	ITALIANA PETROLI	2020		
62	A11	35.500	SERRAVALLE NORD		AUTOGRILL		2025	KUWAIT	2025		
63	A11	79.000	MIGLIARINO NORD	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
64	A11	79.000	MIGLIARINO SUD	MAGLIONE		2026		MAGLIONE	2026		
65	A12	8.500	ARRONE OVEST	TAMOIL		2024		TAMOIL	2024		
66	A12	8.500	ARRONE EST	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		

n.	AS	KM	AREA DI SERVIZIO	RISTORO				OIL		ALTRE SUB-CONCESSIONI	
				SUB-CONCESSIONARIO BAR / MARKET	SUB-CONCESSIONARIO BAR-RISTORANTE / MARKET	SCADENZA BAR	SCADENZA RISTORANTE	SUB-CONCESSIONARIO OIL	Scadenza OIL	HOTEL	Scadenza Hotel
67	A12	14.000	S.ILARIO SUD	MYCHEF		2025		KUWAIT	2025		
68	A12	14.500	S.ILARIO NORD	MYCHEF		2020		ITALIANA PETROLI	2020		
69	A12	39.200	TIRRENO OVEST	CHEF EXPRESS		2027		KUWAIT	2025		
70	A12	39.200	TIRRENO EST	AUTOGRILL		2025		ITALIANA PETROLI	2021		
71	A12	48.900	RIVIERA SUD	AUTOGRILL		2027		ENI	2025		
72	A12	48.900	RIVIERA NORD	MYCHEF		2025		ITALIANA PETROLI	2025		
73	A12	59.500	TOLFA EST	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
74	A13	11.700	CASTEL BENTIVOGLIO EST	AUTOGRILL		2028		ITALIANA PETROLI	2025		
75	A13	11.700	CASTEL BENTIVOGLIO OVEST	AUTOGRILL		2028		EG ITALIA	2025		
76	A13	43.000	PO OVEST		AUTOGRILL		2019	ITALIANA PETROLI	2025		
77	A13	43.000	PO EST		AUTOGRILL		2025	ITALIANA PETROLI	2025		
78	A13	65.300	ADIGE EST	AUTOGRILL		2025		EG ITALIA	2025		
79	A13	65.300	ADIGE OVEST	AUTOGRILL		2024		AUTOGRILL	2024		
80	A13	98.200	S.PELAGIO OVEST	AUTOGRILL		2025		ENI	2025		
81	A13	98.200	S.PELAGIO EST		GUSTOFAST		2021	KUWAIT	2021		
82	A14	2.300	LA PIOPPA EST		CHEF EXPRESS		2027	ENI	2025		
83	A14	2.300	LA PIOPPA OVEST		MYCHEF		2027	KUWAIT	2022		
84	A14	19.900	S.EUFEMIA EST	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
85	A14	20.000	S.EUFEMIA OVEST	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
86	A14	37.400	SILLARO EST		GUSTOFAST		2033	ITALIANA PETROLI	2025		
87	A14	37.400	SILLARO OVEST		AUTOGRILL		2028	ENI	2025		
88	A14	59.500	SANTERNO EST	AUTOGRILL		2025		EG ITALIA	2025		
89	A14	59.500	SANTERNO OVEST		CHEF EXPRESS		2021	ITALIANA PETROLI	2025		
90	A14	89.000	BEVANO OVEST		AUTOGRILL		2019	EG ITALIA	2025		
91	A14	89.500	BEVANO EST		AUTOGRILL		2019	ENI	2026		
92	A14	111.300	RUBICONE EST	AUTOGRILL		2028		MAGLIONE	2025		
93	A14	111.300	RUBICONE OVEST	AUTOGRILL		2022		KUWAIT	2020		
94	A14	133.600	MONTEFELTRO OVEST		AUTOGRILL		2021	ENI	2025		
95	A14	135.000	MONTEFELTRO EST	CHEF EXPRESS		2025		KUWAIT	2025		
96	A14	158.900	FOGLIA OVEST	AUTOGRILL		2022		ITALIANA PETROLI	2020		
97	A14	158.900	FOGLIA EST	CHEF EXPRESS		2027		ENI	2025		
98	A14	186.200	METAURO OVEST		GUSTOFAST		2033	MAGLIONE	2028		
99	A14	186.200	METAURO EST	AUTOGRILL		2020		ITALIANA PETROLI	2025		



n.	AS	KM	AREA DI SERVIZIO	RISTORO				OIL		ALTRE SUB-CONCESSIONI	
				SUB-CONCESSIONARIO BAR / MARKET	SUB-CONCESSIONARIO BAR-RISTORANTE / MARKET	SCADENZA BAR	SCADENZA RISTORANTE	SUB-CONCESSIONARIO OIL	Scadenza OIL	HOTEL	Scadenza Hotel
100	A14	208.700	ESINO EST		A.T.I. (MAGLIONE-VALLE ATERNO)		2021	ENI	2025		
101	A14	209.000	ESINO OVEST		AUTOGRILL		2019	ITALIANA PETROLI	2025		
102	A14	239.000	CONERO OVEST	AUTOGRILL		2020		ENI	2025		
103	A14	239.000	CONERO EST		AUTOGRILL		2029	KUWAIT	2022		
104	A14	263.900	CHIANTI OVEST		CHEF EXPRESS		2031	MAGLIONE	2025		
105	A14	263.900	CHIANTI EST		CHEF EXPRESS		2022	ITALIANA PETROLI	2022		
106	A14	290.800	PICENO EST	AUTOGRILL		2025		ENI	2025		
107	A14	290.800	PICENO OVEST	LAGARDÈRE		2023		KUWAIT	2023		
108	A14	323.700	TORTORETO EST		MAGLIONE		2025	EG ITALIA	2021		
109	A14	323.700	TORTORETO OVEST	AUTOGRILL		2027		TAMOIL	2025		
110	A14	340.300	VOMANO OVEST	CHEF EXPRESS		2027		ENI	2025		
111	A14	340.300	VOMANO EST	AUTOGRILL		2022		ITALIANA PETROLI	2020		
112	A14	363.000	TORRE CERRANO EST	AUTOGRILL		2020		ENI	2025		
113	A14	363.100	TORRE CERRANO OVEST		MAGLIONE		2025	EG ITALIA	2027		
114	A14	393.300	ALENTO OVEST	MY CHEF		2025		ENI	2025		
115	A14	394.000	ALENTO EST		A.T.I. (MAGLIONE-VALLE ATERNO)		2020	KUWAIT	2025		
116	A14	428.800	SANGRO EST	MAGLIONE		2026		MAGLIONE	2026		
117	A14	428.800	SANGRO OVEST		MAGLIONE		2024	MAGLIONE	2024		
118	A14	458.600	TRIGNO EST	MAGLIONE		2026		MAGLIONE	2026		
119	A14	459.000	TRIGNO OVEST		MAGLIONE		2024	MAGLIONE	2024		
120	A14	473.600	RIO VIVO EST	AUTOGRILL		2024		AUTOGRILL	2024		
121	A14	493.000	TORRE FANTINE EST	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
122	A14	493.500	TORRE FANTINE OVEST	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
123	A14	517.500	S.TRIFONE OVEST		MAGLIONE		2024	MAGLIONE	2024		
124	A14	542.000	GARGANO OVEST	MAGLIONE		2027		MAGLIONE	2027		
125	A14	542.000	GARGANO EST		MAGLIONE		2024	MAGLIONE	2024		
126	A14	587.200	LE SALINE EST	MAGLIONE		2025		MAGLIONE	2025		
127	A14	587.200	LE SALINE OVEST		MAGLIONE		2024	MAGLIONE	2024		
128	A14	620.400	CANNE BATTAGLIA OVEST	MAGLIONE		2023		ITALIANA PETROLI	2027		
129	A14	620.400	CANNE BATTAGLIA EST	MAGLIONE		2023		KUWAIT	2027		
130	A14	644.400	DOLMEN DI BISCEGLIE EST	MAGLIONE		2027		MAGLIONE	2025		
131	A14	644.400	DOLMEN DI BISCEGLIE OVEST		MAGLIONE		2024	MAGLIONE	2024		
132	A14	671.400	MURGE EST	MAGLIONE		2025		ENI	2021		

n.	AS	KM	AREA DI SERVIZIO	RISTORO				OIL		ALTRE SUB-CONCESSIONI	
				SUB-CONCESSIONARIO BAR / MARKET	SUB-CONCESSIONARIO BAR-RISTORANTE / MARKET	SCADENZA BAR	SCADENZA RISTORANTE	SUB-CONCESSIONARIO OIL	Scadenza OIL	HOTEL	Scadenza Hotel
133	A14	671.400	MURGE OVEST	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
134	A14	697.600	LE FONTI OVEST	MAGLIONE		2027		MAGLIONE	2027		
135	A14	697.600	LE FONTI EST	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
136	A16	4.500	VESUVIO SUD	MAGLIONE		2025		MAGLIONE	2025		
137	A16	4.500	VESUVIO NORD	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
138	A16	44.200	IRPINIA NORD	HERMES		2025		TAMOIL	2025		
139	A16	44.200	IRPINIA SUD		AUTOGRILL		2021	ITALIANA PETROLI	2021		
140	A16	77.300	MIRABELLA NORD	MAGLIONE		2025		MAGLIONE	2025		
141	A16	77.300	MIRABELLA SUD		MAGLIONE		2026	MAGLIONE	2026		
142	A16	106.000	CALAGGIO SUD	GUSTOFAST		2020		MAGLIONE	2027		
143	A16	106.000	CALAGGIO NORD	AUTOGRILL		2024		AUTOGRILL	2024		
144	A16	137.600	TORRE ALEMANNIA SUD	MAGLIONE		2026		MAGLIONE	2026		
145	A16	153.000	OFANTO SUD	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
146	A16	153.100	OFANTO NORD		AUTOGRILL		2020	MAGLIONE	2025		
147	A23	36.900	LEDRA OVEST	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
148	A23	37.100	LEDRA EST	AUTOGRILL		2024		AUTOGRILL	2024		
149	A23	68.000	CAMPIOLO OVEST		AUTOGRILL		2025	MAGLIONE	2025		
150	A23	97.000	FELLA EST	AUTOGRILL		2024		AUTOGRILL	2024		
151	A26	1.700	LE RISAIE OVEST	MAGLIONE		2026		MAGLIONE	2026		
152	A26	6.800	TURCHINO EST		AUTOGRILL		2023	KUWAIT	2025		
153	A26	6.800	TURCHINO OVEST	MY CHEF		2025		MAGLIONE	2025		
154	A26	9.700	MARENGO SUD		MY CHEF		2023	MAGLIONE	2025		
155	A26	9.700	MARENGO NORD		MY CHEF		2023	ITALIANA PETROLI	2020		
156	A26	25.000	STURA EST		AUTOGRILL		2025	ITALIANA PETROLI	2025		
157	A26	25.500	STURA OVEST		AUTOGRILL		2029	EG ITALIA	2027		
158	A26	29.000	CAVOUR EST	MAGLIONE		2027		MAGLIONE	2027		
159	A26	52.900	BORMIDA EST	AUTOGRILL		2024		AUTOGRILL	2024		
160	A26	52.900	BORMIDA OVEST	MY CHEF		2025		ITALIANA PETROLI	2025		
161	A26	77.000	MONFERRATO OVEST	KUWAIT		2027		KUWAIT	2027		
162	A26	83.500	MONFERRATO EST	AUTOGRILL		2024		AUTOGRILL	2024		
163	A26	108.000	SESIA EST	MAGLIONE		2025		MAGLIONE	2025		
164	A26	108.000	SESIA OVEST		MAGLIONE		2024	MAGLIONE	2024		
165	A26	154.800	AGOGNA EST	CHEF EXPRESS		2025		CHEF EXPRESS	2025		

n.	AS	KM	AREA DI SERVIZIO	RISTORO				OIL		ALTRE SUB-CONCESSIONI	
				SUB-CONCESSIONARIO BAR / MARKET	SUB-CONCESSIONARIO BAR-RISTORANTE / MARKET	SCADENZA BAR	SCADENZA RISTORANTE	SUB-CONCESSIONARIO OIL	Scadenza OIL	HOTEL	Scadenza Hotel
166	A26	154.800	AGOGNA OVEST	CHEF EXPRESS		2025		CHEF EXPRESS	2025		
167	A27	25.600	PIAVE EST	KUWAIT		2026		KUWAIT	2026		
168	A27	25.600	PIAVE OVEST	TAMOIL		2024		TAMOIL	2024		
169	A27	50.000	CERVADA EST	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
170	A27	81.500	PONTE NELLE ALPI OVEST	MY CHEF		2020		ITALIANA PETROLI	2020		
171	A30	16.400	TRE PONTI OVEST	MAGLIONE		2029		EG ITALIA	2026		
172	A30	16.400	TRE PONTI EST	MAGLIONE		2024		MAGLIONE	2024		
173	A30	33.400	ANGIOINA OVEST	TAMOIL		2024		TAMOIL	2024		
174	A4	3.500	NOVATE NORD		AUTOGRILL		2029	EG ITALIA	2018		
175	A4	8.600	LAMBRO SUD		AUTOGRILL		2026	ITALIANA PETROLI	2025		
176	A4	8.600	LAMBRO NORD	MY CHEF		2025		ITALIANA PETROLI	2025		
177	A4	23.000	BRIANZA NORD		AUTOGRILL		2026	ENI	2027		
178	A4	89.000	VALTROMPIA SUD		AUTOGRILL		2025	ITALIANA PETROLI	2025		
179	A4	89.000	VALTROMPIA NORD	AUTOGRILL		2020		ITALIANA PETROLI	2025		
180	A7	92.500	VALLE SCRIVIA OVEST	GUSTOFAST		2020		ITALIANA PETROLI	2020		
181	A7	106.000	GIOVI EST	AUTOGRILL		2024		AUTOGRILL	2024		
182	A7	121.000	CAMPORA EST	AUTOGRILL		2038		ENI	2025		
183	A7	133.200	LA LANTERNA EST	A.T.I. (MAGLIONE-VALLE ATE		2020		KUWAIT	2025		
184	A8	7.000	VERBANO EST	AUTOGRILL		2025		ITALIANA PETROLI	2025		
185	A8	7.000	VERBANO OVEST	AUTOGRILL		2025		ITALIANA PETROLI	2025		
186	A8	41.000	BRUGHIERA EST	AUTOGRILL		2020		TAMOIL	2025		
187	A8	41.000	BRUGHIERA OVEST	AUTOGRILL		2027		TAMOIL	2025		
188	A9	28.000	LARIO EST	AUTOGRILL		2030		TAMOIL	2025		
189	A9	28.000	LARIO OVEST	AUTOGRILL		2029		ITALIANA PETROLI	2025		
190	A1 VdV	18.000	BADIA NUOVA OVEST	LAGARDÈRE		2026		TAMOIL	2025		

**Allegato H**  
**Studio di Traffico**  
**Autostrade per l'Italia S.p.A.**

# Indice

---

<b>PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
<b>I. Principali Evidenze e Risultati.....</b>	<b>4</b>
<b>II. Previsione dell’andamento del Traffico sulla Rete Aspi nel Periodo 2020-2038.....</b>	<b>7</b>
II.A. Caratterizzazione su dati storici della rete di Autostrade per l’Italia .....	7
II.B. Andamento del traffico registrato nel periodo 2007-2019 .....	18
II.C. Andamento del traffico nel 2019 .....	21
II.D. Sistema e modelli di previsione del traffico .....	24
II.E. Metodologia utilizzata per le previsioni di traffico per il periodo 2020-2038 .....	26
II.F. Risultati delle previsioni di traffico 2020-2038 .....	30
II.G. Le prospettive per il biennio 2020-2021 .....	31

NOTA METODOLOGICA – PROMETEIA

SCENARIO DI MEDIO-LUNGO PERIODO – PROMETEIA

## PREMESSA

---

Il presente allegato illustra l'aggiornamento delle stime di traffico di Autostrade per l'Italia (ASPI) per il periodo 2020-2038. Le analisi e le elaborazioni contenute nel documento sono state effettuate sui dati statistici, per i quali sono disponibili informazioni disaggregate di dettaglio; lo sviluppo dei ricavi da pedaggio presentati nel Piano Economico Finanziario (Allegato E) si basa sul traffico pagante, per il quale si assume una dinamica analoga a quella del traffico statistico.

Nella prima parte del documento si caratterizza la struttura della rete gestita da Autostrade per l'Italia e si analizza l'evoluzione della mobilità nel tempo, con particolare focus sui trend di traffico registrati negli anni 2007 – 2019, in rapporto ai principali indicatori macroeconomici.

Nella seconda parte si espongono le logiche principali del modello di previsione, sia per il breve-medio periodo che per il lungo periodo, evidenziando le metodologie adottate ai fini della previsione e le relazioni con le principali variabili socio-economiche.

In ultimo si esplicitano le proiezioni relative agli indicatori economici che influenzano la mobilità e lo scenario previsionale di traffico fino a scadenza della Concessione.

Per un ulteriore approfondimento in merito al modello statistico econometrico utilizzato, a conclusione dell'Allegato, è presente una nota metodologica di dettaglio, con annessa presentazione a cura della Società Prometeia per le stime di traffico fino al 2026.

In ragione del contesto di forte aleatorietà circa la durata, la virulenza e l'estensione geografica dell'epidemia nonché circa i tempi e l'intensità della ripresa economica, in questa fase le previsioni macroeconomiche e, quindi, le previsioni di traffico sono connotate da elevati livelli di incertezza (cfr. paragrafo II.G. per ulteriori dettagli). Il presente Allegato non tiene conto degli effetti del Covid-19 e fa riferimento ad uno studio di traffico redatto prima della pandemia.

# I. Principali Evidenze e Risultati

## Modello di previsione utilizzato

Le previsioni di traffico della rete di Autostrade per l'Italia si basano su un modello di tipo econometrico dinamico, applicabile su un orizzonte temporale di medio periodo, che si fonda sull'analisi dell'andamento storico del traffico autostradale e della sua relazione con l'evoluzione del contesto economico nazionale e dei principali indicatori connessi alla mobilità (PIL, consumi delle famiglie, inflazione e costo reale del viaggio).

Nelle valutazioni che hanno accompagnato le previsioni si è ipotizzato che la realizzazione delle infrastrutture alternative previste e gli investimenti sulla rete ASPI pianificati, che determinano verosimili sottrazioni di traffico su alcuni corridoi e benefici su altri, producano un saldo totale pari a zero in termini di traffico globale sulla rete.

## Quadro macroeconomico di riferimento e andamento del traffico 2007-2019

La recessione economica innescata dalla crisi finanziaria del 2007 ha provocato una contrazione del traffico autostradale a partire dal 2008, con un calo medio annuo dei chilometri percorsi sulla rete nel periodo 2007-2013 pari a -2,0% (con un decremento annuale massimo del -7,6% nel 2012). Come risultato di tale contrazione, nel 2013 sono stati percorsi complessivamente circa 5,6 miliardi di chilometri in meno rispetto al picco del 2007, con una diminuzione oltre il -10%.

A partire dal 2014, per effetto dello stimolo della crescita dei redditi e del mercato del lavoro, il traffico autostradale ha ripreso a crescere, facendo registrare un incremento rispetto all'anno precedente pari al +1,0% nel 2014, +3,0% nel 2015 e +3,1% nel 2016.

Il 2017 ha confermato la congiuntura positiva del traffico con un aumento della mobilità pari a +2,2% rispetto all'anno precedente a fronte di un buon risultato di PIL (+1,7%) e Consumi (+1,5%) e di un deciso incremento del prezzo dei carburanti (benzina +5,9% e gasolio +8,0%).

Nel 2018 si è osservata un'interruzione del trend di crescita ed i livelli di traffico si sono mantenuti sostanzialmente stazionari (+0,2%) sui valori dell'anno precedente, anticipando il rallentamento dell'economia italiana manifestatosi a partire dal secondo semestre (PIL +0,8% e Consumi +1,0% nell'anno).

Anche nel 2019 la crescita dell'economia e della mobilità si sono mantenute deboli: +0,7% il traffico, +0,3% il PIL e +0,5% i Consumi. Complessivamente, alla fine del 2019 il traffico è risultato ancora inferiore del -1,9% rispetto al picco pre-crisi del 2007.

Lo scenario macroeconomico elaborato da Prometeia preso a riferimento<sup>1</sup> stima per gli anni dal 2020 al 2026 una crescita del PIL e dei consumi progressiva ma debole. La crescita dovrebbe riportare i consumi ai livelli reali del 2007 nel 2021, mentre lo stesso risultato si dovrebbe raggiungere solo nel 2025 per il PIL.

#### Quadro macroeconomico di riferimento e previsioni di traffico 2020-2026

Lo scenario 2020-2026 formulato da Prometeia configura una congiuntura debolmente positiva a partire dal 2020, ipotizzando un incremento medio del traffico nel periodo prossimo al +1%, per effetto di una condizione di lenta crescita del contesto economico. In particolare per il PIL si prevedono incrementi compresi tra +0,5% e +0,9% negli anni 2020-2026. La risposta del traffico non sarà immediatamente correlata, pertanto si prevede una crescita della mobilità più contenuta nel triennio 2020-2022, con un picco di +1,2% nel 2020 legato all'effetto bisestile, per poi tornare a tassi lievemente più elevati negli anni successivi.

**Figura 1 - Scenario previsionale traffico ed economia**

<b>Anno</b>	<b>PIL</b>	<b>Consumi</b>	<b>Prezzo benzina</b>	<b>Prezzo gasolio</b>	<b>Traffico Aspi</b>
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
<b>2020</b>	+0,5%	+0,8%	-0,6%	-0,9%	+1,2%
<b>2021</b>	+0,7%	+0,6%	+1,5%	+2,0%	+0,6%
<b>2022</b>	+0,8%	+0,5%	+2,3%	+3,1%	+0,8%
<b>2023</b>	+0,7%	+0,8%	+1,0%	+1,4%	+1,0%
<b>2024</b>	+0,7%	+0,7%	+1,1%	+1,5%	+1,3%
<b>2025</b>	+0,9%	+1,0%	-0,4%	-0,5%	+1,2%
<b>2026</b>	+0,8%	+0,9%	+0,6%	+0,8%	+1,3%

Fonte: elaborazione su dati Prometeia

<sup>1</sup> Lo scenario di lungo termine di riferimento è stato divulgato con il rapporto di previsione di marzo 2019 e aggiornato con il rapporto di previsione di luglio 2019.



## Risultati delle previsioni di traffico 2027-2038

Oltre l'anno 2026, visti i limiti di accuratezza dell'approccio econometrico alla previsione dei livelli di traffico e l'assenza di uno scenario economico di riferimento nei Rapporti di Previsione Prometeia (ultimo anno di previsione 2026), si è assunto che le variazioni dei chilometri percorsi sulla rete di Autostrade per l'Italia accompagnino l'evoluzione prevista per l'economia italiana.

Più in dettaglio, per la dinamica economica sono state considerate come riferimento le previsioni di andamento del PIL reale fino al 2038 elaborate dalla *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD), che rende disponibili previsioni di lungo termine (annualizzate fino al 2060) del PIL per singola nazione<sup>2</sup>. Per l'andamento della mobilità autostradale si è assunto che l'elasticità del traffico totale al PIL sia pari a quella del periodo 2020-2026, come meglio dettagliato nell'Allegato (paragrafo II.F.), portando il traffico a raggiungere 61 miliardi di chilometri percorsi nel 2038. Si è inoltre ipotizzato che tale volume di traffico sarà raggiunto seguendo un andamento lineare dal 2027 al 2038 e che l'andamento sia omogeneo tra le diverse componenti veicolari.

**Figura 2 - Evoluzione del traffico di Autostrade per l'Italia, Anni 2019-2038<sup>3</sup>**

Anno	km percorsi			Variazione % annua			km percorsi			Variazione % annua		
	2 assi (#/mio)	3+ assi (#/mio)	Totale (#/mio)	2 assi (%)	3+ assi (%)	Totale (%)	Leggeri (#/mio)	Pesanti (#/mio)	Totale (#/mio)	Leggeri (%)	Pesanti (%)	Totale (%)
2019	41.535	6.827	48.362				37.165	11.197	48.362			
2020	42.054	6.912	48.966	+1,2%	+1,2%	+1,2%	37.629	11.337	48.966	+1,2%	+1,2%	+1,2%
2021	42.299	6.953	49.251	+0,6%	+0,6%	+0,6%	37.849	11.403	49.251	+0,6%	+0,6%	+0,6%
2022	42.629	7.007	49.635	+0,8%	+0,8%	+0,8%	38.144	11.492	49.635	+0,8%	+0,8%	+0,8%
2023	43.072	7.080	50.152	+1,0%	+1,0%	+1,0%	38.540	11.611	50.152	+1,0%	+1,0%	+1,0%
2024	43.614	7.169	50.783	+1,3%	+1,3%	+1,3%	39.025	11.757	50.783	+1,3%	+1,3%	+1,3%
2025	44.139	7.255	51.394	+1,2%	+1,2%	+1,2%	39.495	11.899	51.394	+1,2%	+1,2%	+1,2%
2026	44.713	7.349	52.063	+1,3%	+1,3%	+1,3%	40.009	12.054	52.063	+1,3%	+1,3%	+1,3%
2027	45.320	7.449	52.769	+1,4%	+1,4%	+1,4%	40.552	12.217	52.769	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2028	45.935	7.550	53.485	+1,4%	+1,4%	+1,4%	41.102	12.383	53.485	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2029	46.559	7.653	54.211	+1,4%	+1,4%	+1,4%	41.660	12.551	54.211	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2030	47.191	7.757	54.947	+1,4%	+1,4%	+1,4%	42.226	12.722	54.947	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2031	47.831	7.862	55.693	+1,4%	+1,4%	+1,4%	42.799	12.894	55.693	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2032	48.480	7.969	56.449	+1,4%	+1,4%	+1,4%	43.380	13.069	56.449	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2033	49.138	8.077	57.215	+1,4%	+1,4%	+1,4%	43.969	13.247	57.215	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2034	49.805	8.186	57.992	+1,4%	+1,4%	+1,4%	44.565	13.426	57.992	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2035	50.481	8.297	58.779	+1,4%	+1,4%	+1,4%	45.170	13.609	58.779	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2036	51.167	8.410	59.577	+1,4%	+1,4%	+1,4%	45.783	13.793	59.577	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2037	51.861	8.524	60.385	+1,4%	+1,4%	+1,4%	46.405	13.981	60.385	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2038	52.565	8.640	61.205	+1,4%	+1,4%	+1,4%	47.035	14.170	61.205	+1,4%	+1,4%	+1,4%

<sup>2</sup> Le previsioni OECD sono disponibili sul sito web dell'organizzazione. Come riferimento per le previsioni di traffico del presente Allegato è stato considerato lo scenario scaricabile online il 25 luglio 2019.

<sup>3</sup> Nella tabella sono riportati i dati relativi al traffico statistico; ai fini del calcolo dei ricavi da pedaggio, contenuti nell'Allegato E, sono state applicate le variazioni percentuali riportate in Figura 2 assumendo come base il dato 2019 relativo al traffico pagante, pari a 47.588 milioni di km percorsi.

## II. Previsione dell'andamento del Traffico sulla Rete Aspi nel Periodo 2020-2038

### II.A. Caratterizzazione su dati storici della rete di Autostrade per l'Italia

La rete gestita in concessione da Autostrade per l'Italia ha una lunghezza complessiva di 2.854,6 km (stabile dal 1995), è composta da 26 tratte ed ha un'estensione territoriale articolata e diffusa che attraversa 15 Regioni.

**Figura 3 - Rete autostradale italiana**

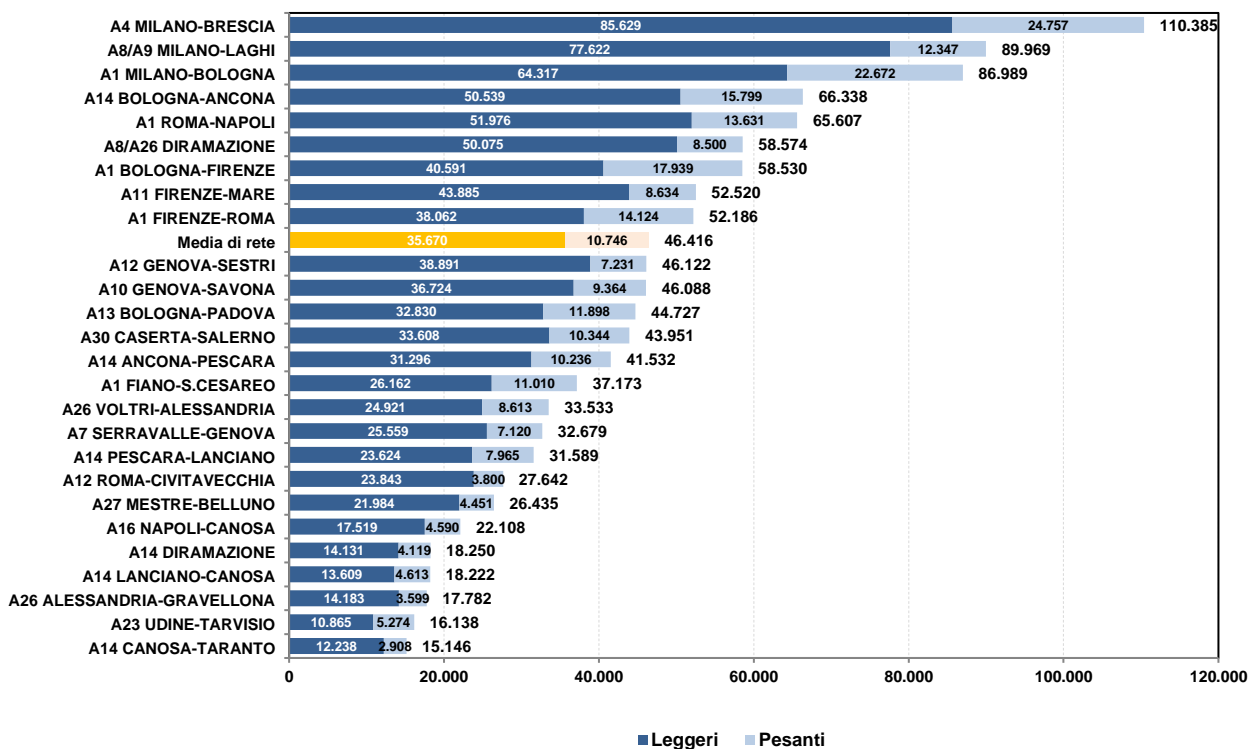


Di seguito il dettaglio chilometrico delle 26 tratte gestite da Autostrade per l'Italia

Tratte gestite da Autostrade per l'Italia SpA	
Tratta	Km
A1 MILANO-BOLOGNA	192,1
A1 BOLOGNA-FIRENZE	91,1
A1 FIRENZE-ROMA	273,0
A1 FIANO-S.CESAREO	45,3
A1 ROMA-NAPOLI	202,0
A4 MILANO-BRESCIA	93,5
A7 SERRAVALLE-GENOVA	50,0
A8/A9 MILANO-LAGHI	77,7
A8/A26 DIRAMAZIONE	24,0
A10 GENOVA-SAVONA	45,5
A11 FIRENZE-MARE	81,7
A12 GENOVA-SESTRI	48,7
A12 ROMA-CIVITAVECCHIA	65,4
A13 BOLOGNA-PADOVA	127,3
A14 DIRAMAZIONE	29,3
A14 BOLOGNA-ANCONA	236,0
A14 ANCONA-PESCARA	133,8
A14 PESCARA-LANCIANO	49,7
A14 LANCIANO-CANOSA	189,6
A14 CANOSA-TARANTO	143,0
A16 NAPOLI-CANOSA	172,3
A23 UDINE-TARVISIO	101,2
A26 VOLTRI-ALESSANDRIA	83,7
A26 ALESSANDRIA-GRAVELLONA	161,2
A27 MESTRE-BELLUNO	82,2
A30 CASERTA-SALERNO	55,3

In considerazione della geografia economica del Paese, che presenta differenziazioni per aree ed ambiti territoriali, i livelli di utilizzo della rete sono disomogenei sia per il traffico leggero che per il traffico pesante. Nel 2019, a fronte di un flusso veicolare giornaliero medio di rete pari a 46.416 Veicoli Teorici Medi Giornalieri (VTMG), sul 45% della rete si registra un flusso superiore alla media e si concentra circa il 67% del traffico totale; il restante 55% della rete è interessato da un traffico inferiore alla media ed assorbe un terzo della domanda complessiva. Negli ultimi anni è progressivamente aumentata la concentrazione delle percorrenze sulle arterie più trafficate; nel contempo è anche cresciuta la percentuale di rete caratterizzata da flussi di traffico contenuti (inferiori ai 20.000 Veicoli Teorici Medi Giornalieri) dal 15% (435 km) del 2007 al 22% (624 km) attuale.

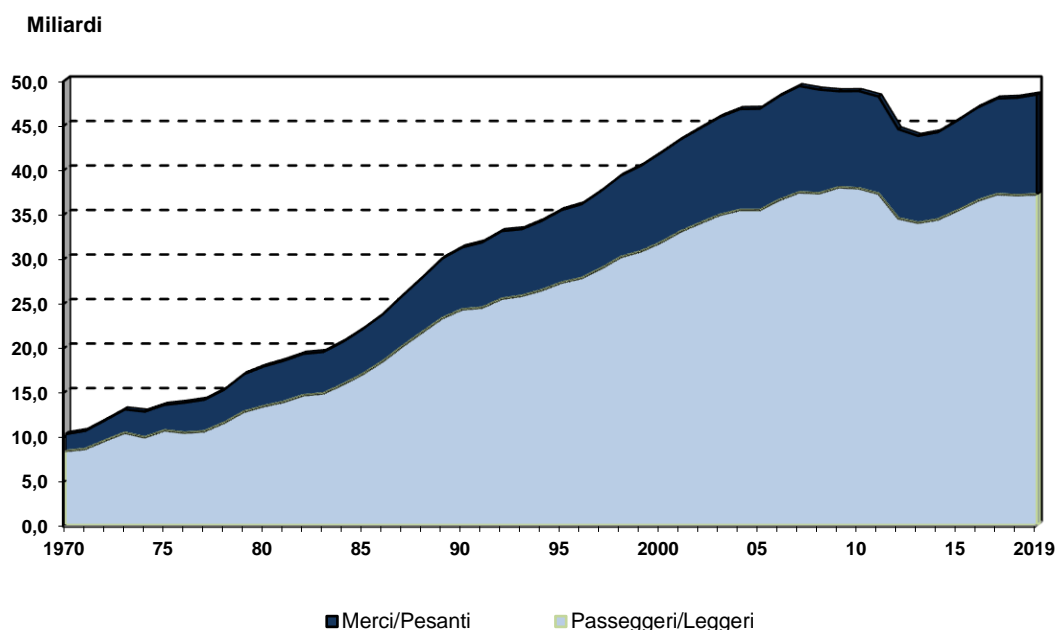
Figura 4 – Volumi di traffico sulle tratte della rete ASPI – Veicoli teorici medi giornalieri 2019



### Evoluzione storica del traffico sulla rete Autostrade per l'Italia

Nel presente paragrafo si analizza l'evoluzione storica del traffico e delle principali grandezze macroeconomiche dagli anni '70/'80 fino al 2019. Fin dai primi anni di esercizio, il traffico sulla rete autostradale ha avuto un'evoluzione costantemente positiva, con tassi di crescita particolarmente accentuati nei primi anni '70, in parallelo con lo sviluppo della rete, ad eccezione del biennio '73/'74 interessato dalla crisi petrolifera. Alla fine degli anni '80 la mobilità ha fatto registrare una nuova accelerazione, a rete invariata, per poi stabilizzarsi su tassi di incremento più contenuti ma sempre positivi.

**Figura 5 - Chilometri percorsi sulla rete ASPI, anni 1970-2019**



L'avvento della crisi economica iniziata nel 2008 ha prodotto un impatto rilevante sulla mobilità.

A partire dal 2008, infatti, con l'affacciarsi dei primi segnali di difficoltà, si è aperta una fase di rallentamento del traffico, particolarmente accentuata per la componente pesante che, nelle fasi di stagnazione o di recessione, subisce visibilmente gli effetti delle variazioni negative del PIL.

Tale fase di rallentamento del traffico, spinta dalla congiuntura macroeconomica negativa principalmente dei consumi e del PIL, si è protratta fino a tutto il 2013. Nell'intervallo temporale tra il

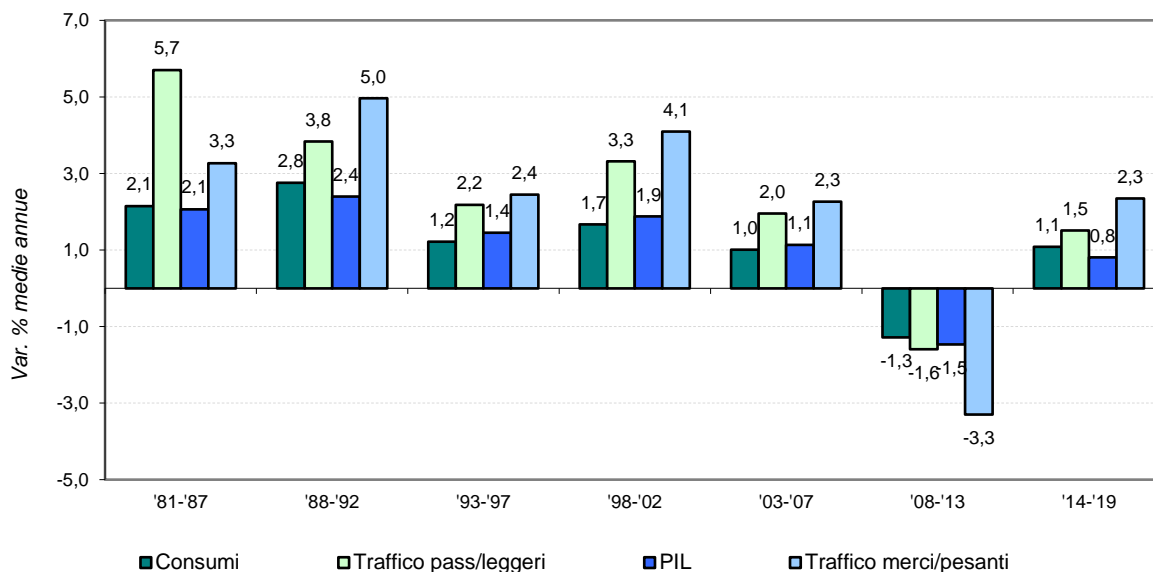
2010 ed il 2013 la contrazione dei chilometri percorsi sulle rete di Autostrade per l'Italia è stata infatti mediamente del -3,6%. In particolare nel 2012 la mobilità ha registrato un calo rilevante per entrambe le componenti: -7,5% i leggeri, -8,2% i pesanti. In conseguenza delle flessioni registrate tra il 2008 ed il 2013, il totale dei chilometri percorsi nel 2013 si collocava, rispettivamente, su valori inferiori al 2003 per i leggeri ed al di sotto dei livelli 2000 per i pesanti.

Dal 2014 si è assistito ad una lenta ripresa del contesto macroeconomico con un impatto sui livelli di mobilità (+1,0% nel 2014) crescente nei due anni successivi ed ancora elevato nel 2017 (+2,2%). Il 2018 ha segnato una nuova battuta d'arresto nella crescita del traffico, dovuta in particolare alla frenata della mobilità leggera (-0,3%), a fronte di una dinamica positiva, ancorché più contenuta del triennio precedente, della componente pesante (+1,9%), con un risultato complessivo sostanzialmente stabile sui livelli 2017 (+0,2%), concorde con il rallentamento osservato nell'economia nazionale a partire dalla seconda metà dell'anno. Nel 2019 la mobilità autostradale ha fatto registrare un lieve incremento (+0,7%), in linea con la debole evoluzione evidenziata dai principali indicatori economici, sostenuto soprattutto dall'andamento della componente pesante (+2,3%), in presenza di un traffico leggero pressoché stazionario (+0,3%).

Il legame causa – effetto tra economia e mobilità autostradale è evidente e si mantiene nel tempo, pur variando di intensità negli anni, per le due componenti di mobilità Leggeri e Pesanti.

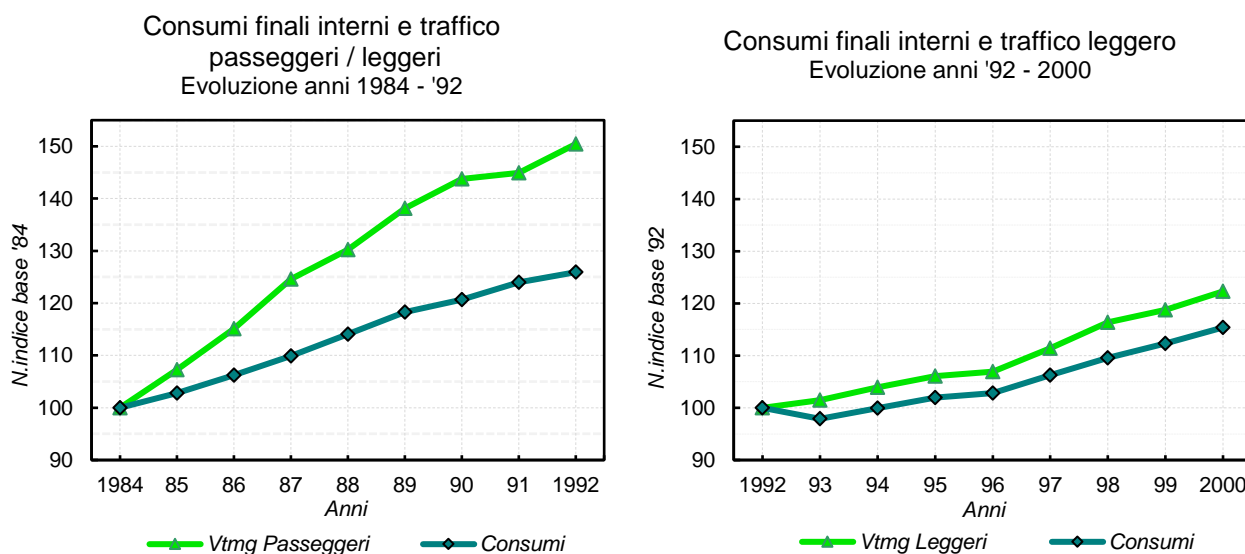
L'esame dell'andamento delle variabili osservato negli ultimi 40 anni, suddiviso in periodi, denota il passaggio dalla fase espansiva della fine degli anni '80 alla dinamica più contenuta degli anni '90; nei primi anni 2000 si è assistito ad un ulteriore rallentamento, che ha interessato sia l'economia che la domanda di mobilità, fino a giungere alla fase di crisi che ha caratterizzato gli anni 2008-2013, con effetti sempre più evidenti sul traffico autostradale. Nell'ultimo periodo 2014-2019 si evidenzia la lenta ripresa degli indicatori macroeconomici dopo la recessione degli anni precedenti, che trova riscontro in una amplificazione della crescita della domanda di mobilità, soprattutto per il traffico pesante.

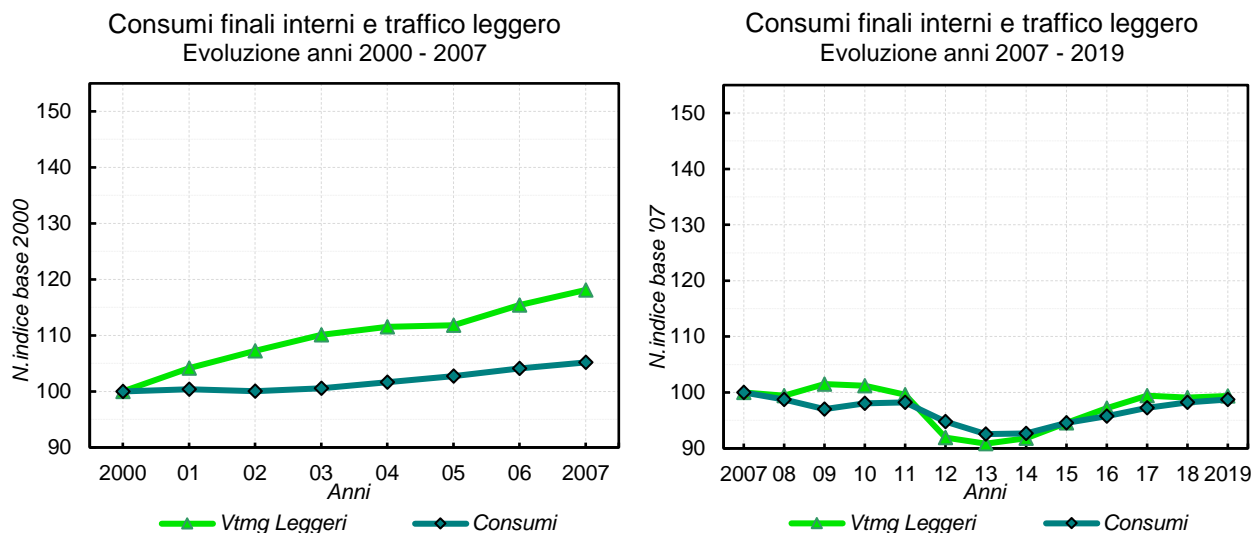
Figura 6 - Volumi di traffico, Consumi e PIL - Tassi medi annui di crescita 1981 - 2019



La rappresentazione dell'andamento del traffico e degli indicatori economici basata sui numeri indice relativi all'evoluzione della mobilità passeggeri (o leggeri) e dei Consumi Interni delle Famiglie (a prezzi costanti), nonché al trend di sviluppo del traffico commerciale (pesanti) e del Prodotto Interno Lordo (PIL, sempre in termini reali) evidenzia come le variabili messe a confronto hanno andamenti simili ma sono caratterizzate da dinamicità differenti.

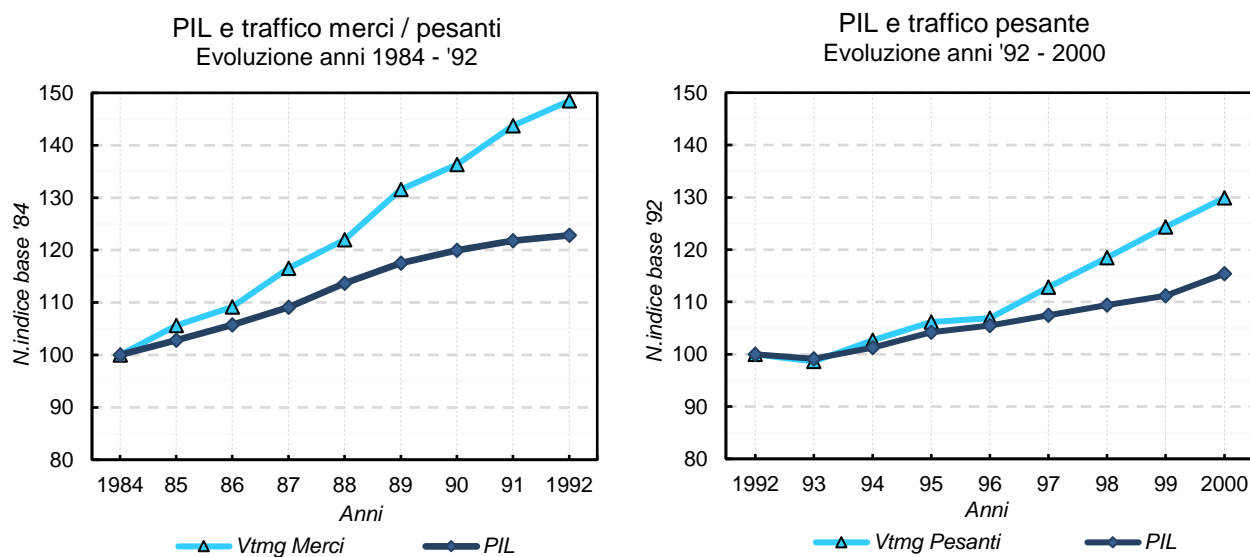
Figura 7 - Andamento Traffico Passeggeri/Leggero e Consumi



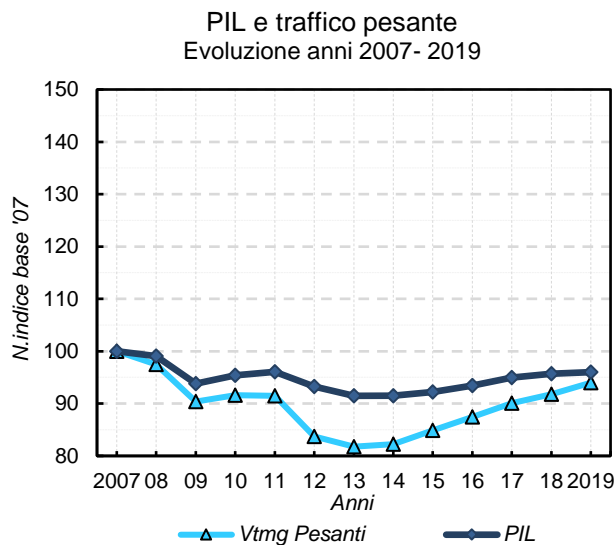
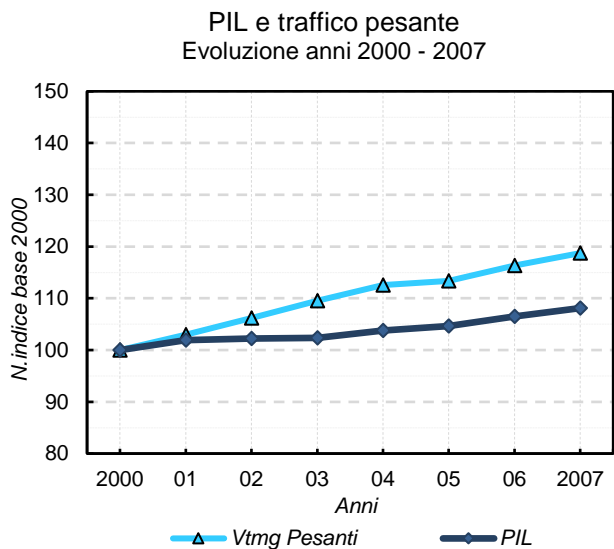


Per i Leggeri (e/o passeggeri) è evidente la differenza fra i tassi di sviluppo dei quattro archi temporali esaminati; nel primo periodo, 1984-1992, la crescita del traffico è stata molto più accentuata di quella seguita dai consumi; nel secondo periodo, 1992-2000, le due linee di tendenza risultano quasi coincidenti, mentre dal 2001 al 2007, fatta eccezione per la stasi del 2005, il traffico leggero ha ripreso a crescere a ritmi più sostenuti dei consumi, ma i tassi di crescita di entrambi gli indicatori risultano più contenuti. A partire dal 2008 è evidente l'inizio della fase di stagnazione, che tra il 2012 e 2013 ha condotto ad una variazione fortemente negativa, sia per i consumi che ancor più per il traffico leggero. Dal 2014 si evidenzia una ripresa sia dei consumi che del traffico leggero che al 2019 risulta ancora al di sotto dei valori del 2007.

**Figura 8 - Andamento Traffico Merci/Pesante e Prodotto Interno Lordo**







I pesanti (e/o componente merci) presentano in tutti e quattro i periodi andamenti più simili all'evoluzione del PIL: in presenza di crescita contenuta del Prodotto Interno Lordo l'incremento del traffico si approssima a quello del PIL; quando, invece, lo sviluppo del PIL è più intenso la mobilità commerciale accelera ulteriormente. In particolare, a partire dal 1997 è evidente la ripresa di una dinamica sostenuta del traffico pesante, simile a quella relativa al periodo 1987-1992. Nelle fasi di stagnazione o di recessione, invece, gli effetti della crisi economica sono maggiormente visibili sul trasporto merci, il cui andamento segue ed amplifica le variazioni negative del PIL, effetto particolarmente evidente nel biennio 2012 – 2013.

Dal 2014 si evidenzia una ripresa anche per il traffico pesante che presenta un trend più marcato rispetto alle variazioni del PIL.

Lo *scatter graph* che analizza lo sviluppo delle due componenti di traffico in relazione con i rispettivi driver economici (Figure 9 e 10) mostra come l'andamento del traffico sia correlato significativamente alla crescita dei consumi e dell'attività economica; la relazione è evidente in particolare per la componente pesante.

Figura 9 – Andamento Traffico Passeggeri/Leggero e Consumi

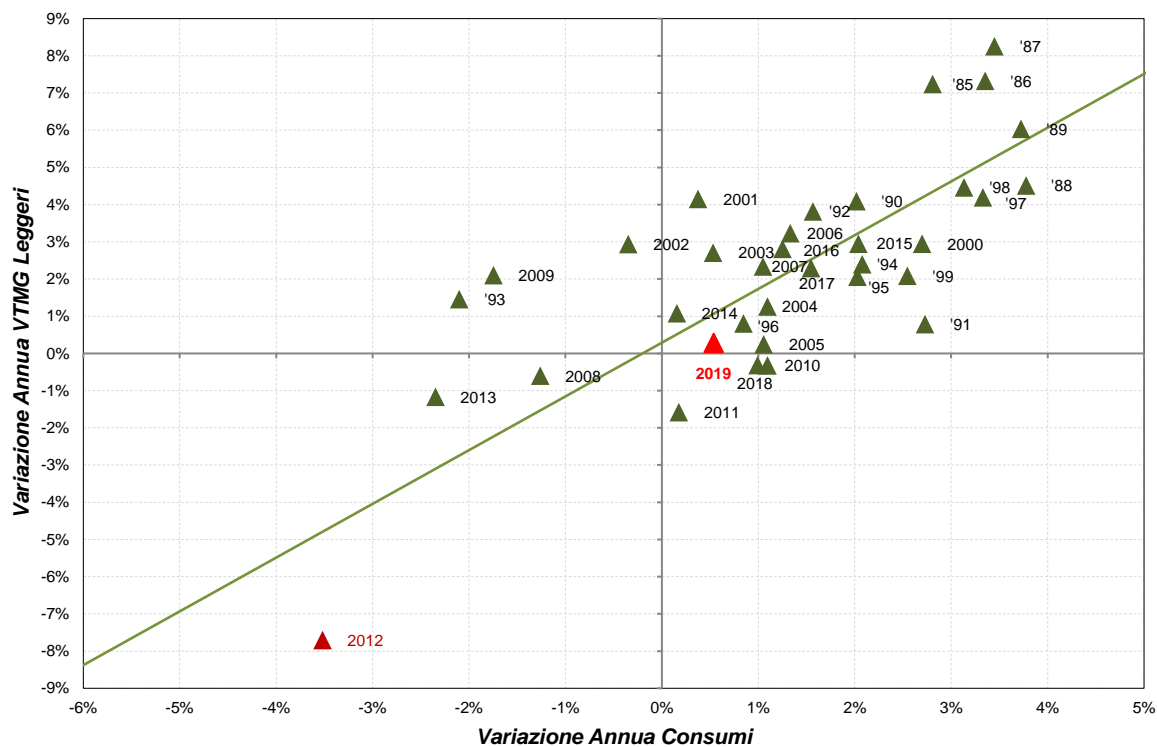
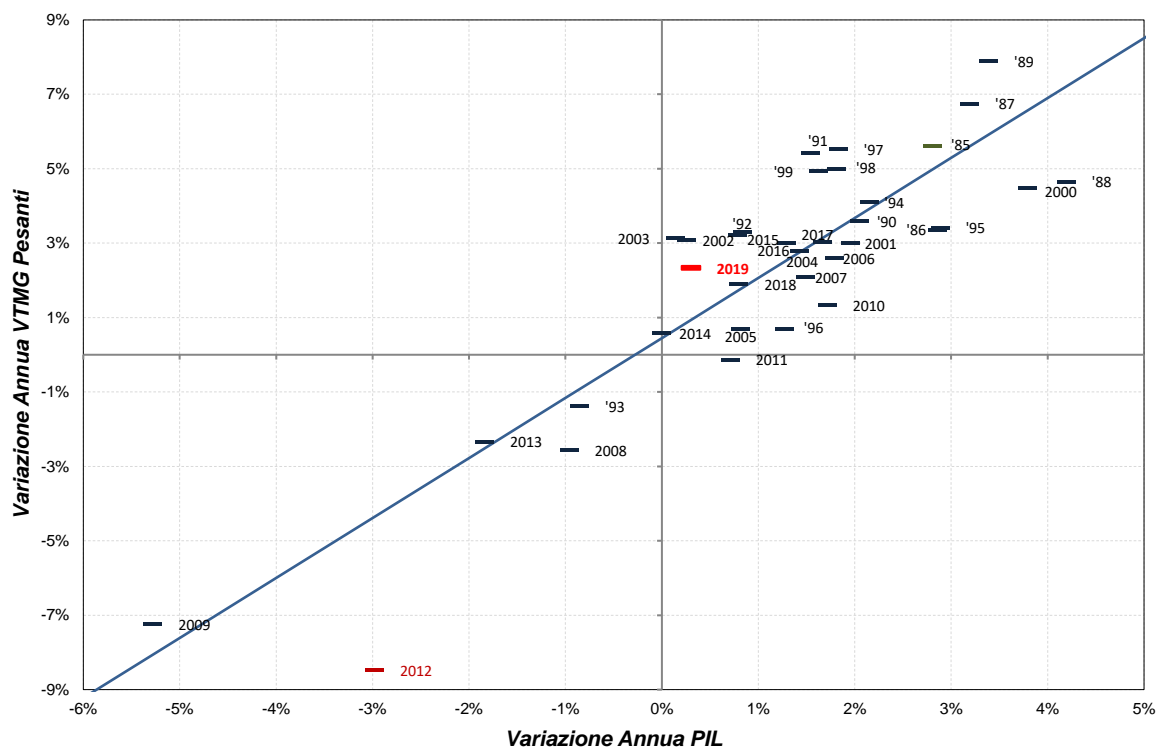


Figura 10 – Andamento Traffico Merci/Pesante e Prodotto Interno Lordo



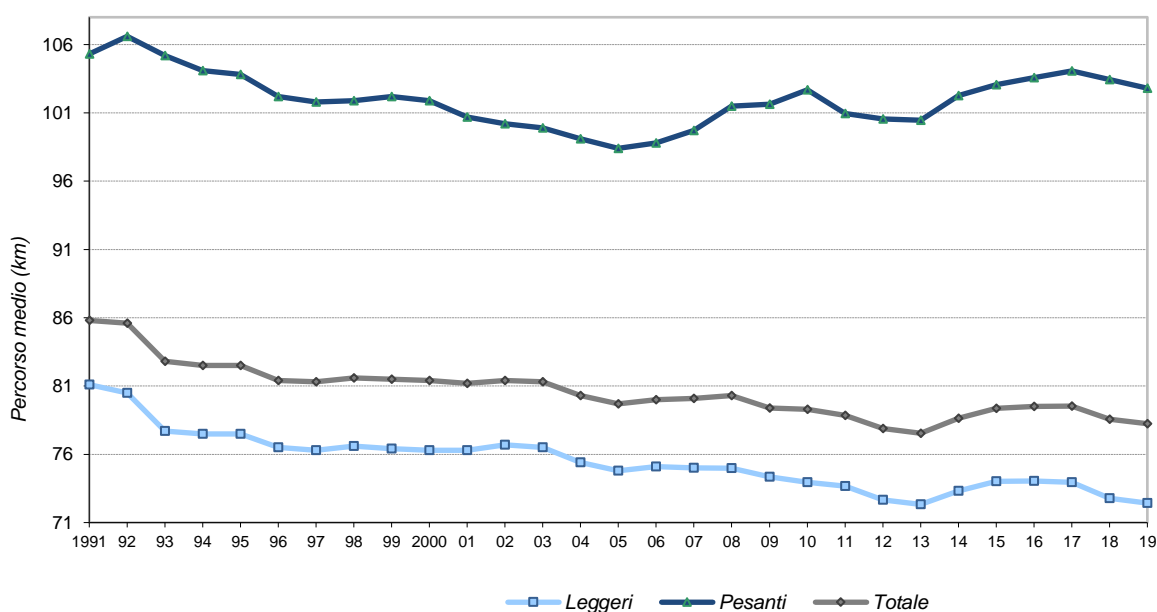
L'insieme di punti si colloca, in entrambi i casi, lungo una linea di tendenza con inclinazione positiva e superiore all'unità (a conferma della marcata correlazione esistente fra le coppie di grandezze), con una

più elevata dispersione nel caso dei leggeri, che subiscono maggiormente anche l'influenza di fattori diversi (prezzo carburanti, costo del viaggio, cambi strutturali della domanda di mobilità, ...).

L'elasticità nei confronti delle variabili macroeconomiche si mantiene più elevata per il traffico pesante. Per entrambe le componenti del traffico il 2012 si caratterizza come un anno particolare, nel quale la risposta della variabile "mobilità" al difficile andamento dell'economia è risultata più forte delle attese. I successivi periodi, invece, testimoniano la correlazione tra le grandezze economiche di Consumi/Pil e traffico leggero/pesante già evidenziate nei periodi antecedenti il 2012.

I fenomeni finora evidenziati in merito alle relazioni fra mobilità ed indicatori macroeconomici trovano riflesso anche nella dinamica delle percorrenze medie negli anni, ad indicare che la congiuntura economica produce effetti sia sui volumi di traffico che sul raggio degli spostamenti.

**Figura 11 – Percorrenza media su rete principale interconnessa – anni 1991-2019**



Dalla Figura 11 risulta evidente per veicoli leggeri il calo delle percorrenze nel periodo di crisi 2007-2013, nel quale, dopo essere rimaste stabili per parecchi anni intorno al livello di 76/75 km, sono diminuite fino a raggiungere i 72,3 km. A partire dal 2014 si è osservata una ripresa fino al 2017 (73,9 km), seguita dalle flessioni del 2018 e del 2019, che hanno riportato l'indicatore sui valori minimi del 2013 (72,4 km), in analogia con le dinamiche del contesto macroeconomico.

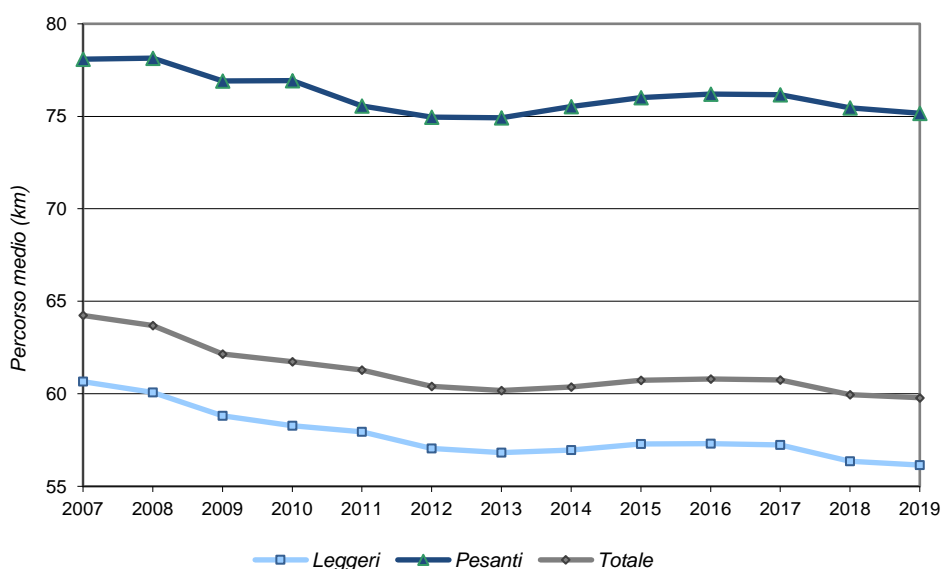
Per il traffico pesante, i risultati della crisi si sovrappongono agli effetti dell'interconnessione di Piacenza (Agosto 2007) e della rete principale con la rete orientale (Passante di Mestre, Febbraio 2009), che hanno consentito di rilevare con continuità numerose lunghe percorrenze precedentemente interrotte dalla presenza di barriere. Nonostante la sovrapposizione di questi effetti, anche per la componente

pesante si evidenziano comunque chiaramente le diminuzioni del triennio 2011-2013 e la ripresa dell'ultimo periodo, con calo analogo ai leggeri negli ultimi due anni.

Complessivamente le percorrenze medie sulla rete principale interconnessa al 2019 sono pari a 78,2 km (72,4 km per i veicoli leggeri e 102,8 km per i veicoli pesanti).

Relativamente alle percorrenze effettuate sulla sola rete ASPI (rappresentate in Figura 12) si nota con maggiore evidenza il progressivo calo avvenuto dal 2007 al 2013 nel percorso medio per viaggio, passato dai 64,2 km del 2007 ai 60,2 km del 2013. In particolare la contrazione delle percorrenze sulla rete di Autostrade per l'Italia (-6%) è stata più marcata rispetto all'intera rete principale interconnessa (-3%) ed il trend sembra proseguire, con un valore 2019 (59,8 km) inferiore a quello minimo rilevato nel 2013 (60,2 km).

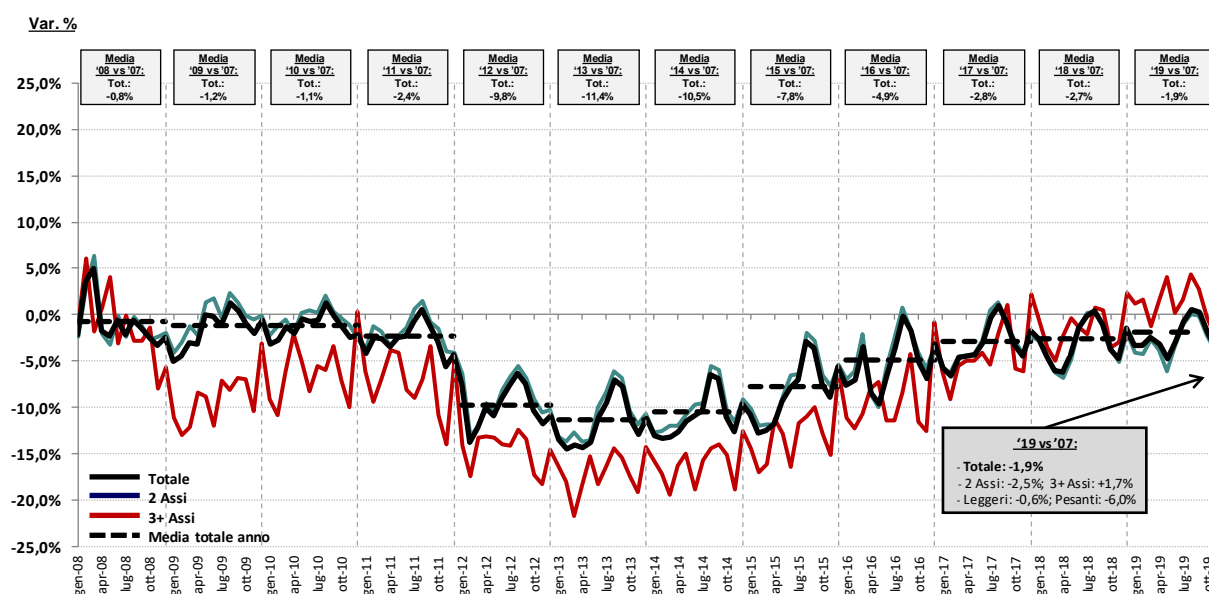
**Figura 12 – Percorrenza media su rete ASPI - anni 2007-2019**



## II.B. Andamento del traffico registrato nel periodo 2007-2019

Complessivamente il traffico 2019 non ha raggiunto i livelli pre-crisi del 2007. I chilometri percorsi nel 2019 permangono inferiori del -1,9% rispetto ai livelli del 2007 (-0,6% per i veicoli leggeri e -6,0% per i veicoli pesanti).

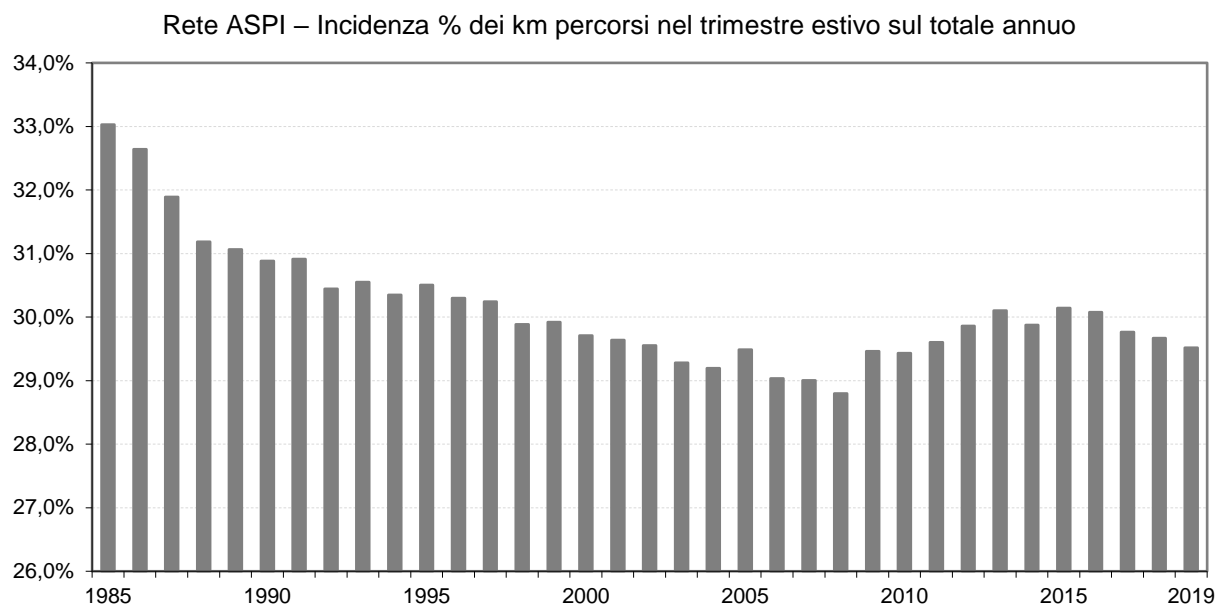
**Figura 13 – Chilometri percorsi rete ASPI, medie mobili a 2 mesi vs. 2007**



La dinamica della mobilità registrata dal 2007 al 2019 è stata il risultato di andamenti differenziati tra le varie tipologie di domanda e tra le diverse tratte della rete.

Per quanto riguarda le tipologie di domanda, sono stati evidenti i riflessi delle variazioni del quadro macroeconomico sulle percorrenze medie, come evidenziato nel paragrafo precedente, e sulla stagionalità del traffico, che ha visto modificarsi nel tempo il peso del trimestre estivo e del traffico festivo.

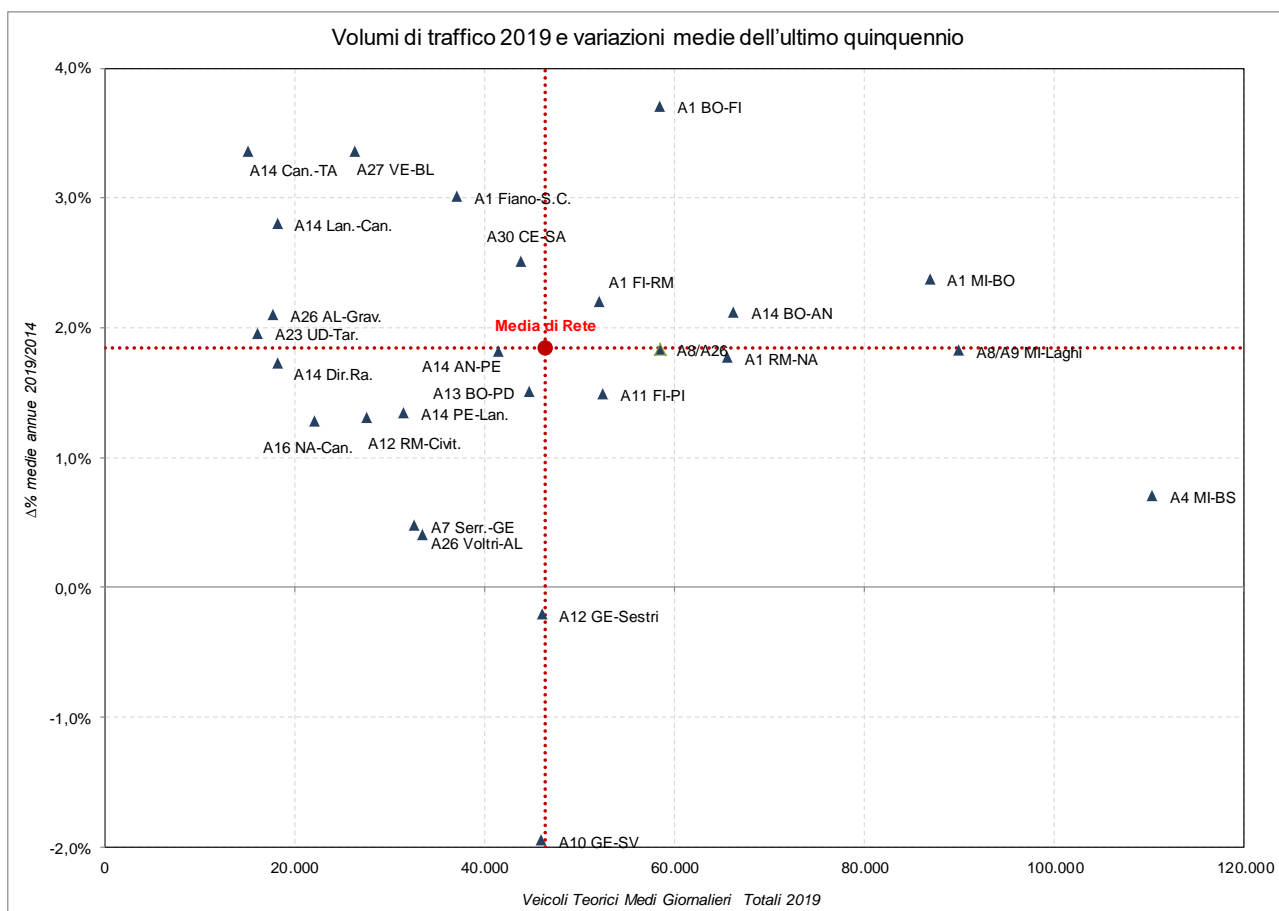
Il peso percentuale del trimestre estivo sul totale dei chilometri percorsi nell'anno ha mostrato una progressiva diminuzione fino al 2008, un successivo incremento fino al 2013 ed una stabilizzazione negli anni successivi. La quota del trimestre luglio-settembre, pari al 33% del traffico complessivo annuo nel 1985, è calata progressivamente fino a raggiungere un minimo del 28,8% nel 2008. Negli anni successivi è tornata ad aumentare, per poi diminuire nuovamente negli ultimi tre anni, raggiungendo nel 2019 un'incidenza del 29,5% e posizionandosi sui valori dei primi anni 2000.

**Figura 14 – Stagionalità del traffico, incidenza traffico estivo**

Dal punto di vista della tipologia di giorno, invece, circa il 30% dei chilometri percorsi interessa i giorni festivi e prefestivi. L'importante flessione della mobilità registrata nel 2012 ha interessato tutte le tipologie di spostamento e, per i veicoli leggeri, il calo più rilevante ha riguardato il traffico festivo (media giornaliera dei chilometri percorsi in riduzione del -10,3% rispetto al 2011). Gli effetti della crisi economica si sono manifestati in misura maggiore sulla quota di mobilità legata ai bisogni meno essenziali, la quale genera il maggior numero di chilometri medi giornalieri percorsi dalla componente leggera. La ripresa del traffico registrata nel 2014 ha coinciso con una ripresa della quota festiva e prefestiva; negli anni successivi la crescita del traffico ha avuto andamenti difformi fra le diverse tipologie di giorno. Negli ultimi due anni, per il traffico leggero, la mobilità festiva è stata la componente che ha mostrato la crescita più significativa in termini di chilometri percorsi medi giornalieri.

Nella Figura 15 è rappresentata la relazione tra livelli ed incrementi di traffico rilevata nell'ultimo quinquennio per ciascuna tratta autostradale. Il grafico evidenzia le diverse dinamiche che hanno caratterizzato la ripresa della mobilità autostradale a partire dal 2014 nelle varie tratte e mostra alcune differenze rispetto alla situazione di qualche anno fa. Infatti, il posizionamento delle tratte presenta una maggiore dispersione, ad indicare che nel tempo la correlazione fra volumi di traffico (VTMG) della tratta ed incrementi degli stessi si è indebolita.

Figura 15 – Confronto tra livelli di traffico 2019 e variazioni per tratta autostradale



Se si considerano i quattro quadranti individuati dalle medie dei livelli di traffico e degli incrementi, si osserva che tendenzialmente le tratte del Centro-Nord si collocano nel 1° quadrante, presentando livelli di traffico e di incremento più elevati della media, favorite anche dalle entrate in esercizio degli ampliamenti previsti dai piani di investimento, come nel caso della A1 Milano Bologna e della A8/A9 Milano Laghi (che si colloca al confine fra 1° e 4° quadrante). Il 2° quadrante raggruppa le tratte caratterizzate da livelli di traffico contenuti e buoni potenziali di sviluppo, come ad esempio la A27 e le tratte meridionali della A14. Nel 3° quadrante si osservano invece le tratte che a fronte di bassi livelli di traffico presentano anche crescite ridotte: è questo il caso della A12 Roma – Civitavecchia, di alcune autostrade liguri, la A16 e la A14 Pescara-Lanciano. Nel 4° quadrante si distingue la posizione della A4 Milano – Brescia, che evidenzia una crescita relativamente bassa (0,7%) a fronte di elevati livelli di saturazione.

## II.C. Andamento del traffico nel 2019

Nell'anno 2019 il traffico di Autostrade per l'Italia ha segnato una variazione del +0,7% rispetto al 2018, coerente con il rallentamento dei principali indicatori macroeconomici settoriali: +0,3% il PIL e +0,5% i Consumi.

In particolare, i chilometri percorsi dai veicoli leggeri hanno avuto una crescita del +0,3% mentre il traffico pesante ha mostrato un'evoluzione più dinamica, con un aumento del 2,3%. Il risultato complessivo è stato condizionato dall'andamento negativo delle tratte liguri, mentre sulla A1 e su gran parte della A14 si sono registrati incrementi superiori alla media.

La componente pesante ha manifestato una tendenza piuttosto uniforme nel corso dell'anno, mentre la categoria dei leggeri ha mostrato un andamento altalenante, con numerose oscillazioni legate agli effetti calendariali di festività e ponti ed alla variabilità delle condizioni meteo.

In termini di livelli e composizione del traffico, nel 2019 sulla rete di Autostrade per l'Italia sono stati percorsi complessivamente 48.362 milioni di chilometri, con un'incidenza del 76,8% del traffico leggero (37.165 milioni di chilometri) e del 23,2% dei pesanti (11.197 milioni di chilometri). Continua a crescere il peso relativo dei mezzi pesanti, all'interno dei quali la categoria più rilevante è quella dei 5 e più assi che pesa per il 48,7%.

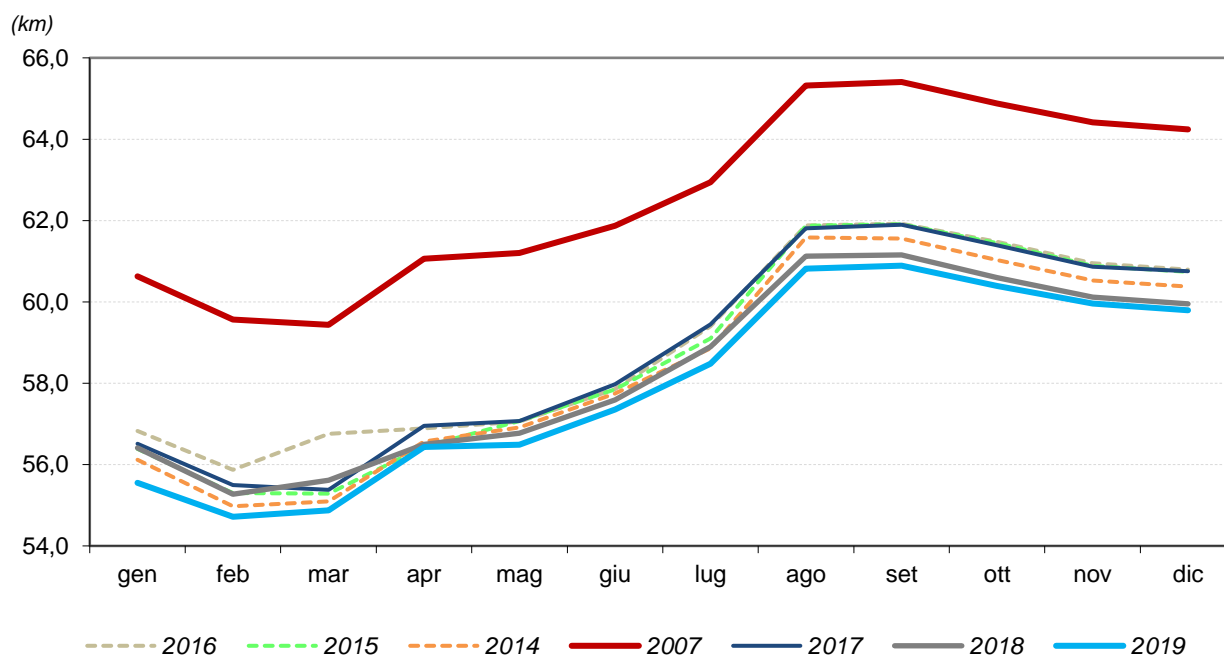
**Figura 16 - Rete ASPI, milioni di chilometri percorsi, confronto mensile 2019 vs 2018 e 2019 vs 2007**

			Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic	Progr.
Mio km percorsi	2007	Leggeri	2.635	2.358	2.802	3.268	3.072	3.364	3.841	4.115	3.360	3.001	2.748	2.835	37.396
		Pesanti	898	907	1.070	958	1.099	1.059	1.116	826	1.045	1.122	1.009	808	11.917
		<b>Totale</b>	<b>3.532</b>	<b>3.265</b>	<b>3.872</b>	<b>4.226</b>	<b>4.171</b>	<b>4.423</b>	<b>4.956</b>	<b>4.941</b>	<b>4.405</b>	<b>4.123</b>	<b>3.757</b>	<b>3.642</b>	<b>49.313</b>
	2018	Leggeri	2.620	2.256	2.709	3.060	3.083	3.396	3.973	4.131	3.356	2.898	2.676	2.903	37.061
		Pesanti	819	798	943	881	1.013	979	1.021	811	950	1.010	918	798	10.941
		<b>Totale</b>	<b>3.439</b>	<b>3.054</b>	<b>3.652</b>	<b>3.942</b>	<b>4.095</b>	<b>4.375</b>	<b>4.994</b>	<b>4.943</b>	<b>4.305</b>	<b>3.908</b>	<b>3.594</b>	<b>3.701</b>	<b>48.002</b>
	2019	Leggeri	2.552	2.331	2.829	3.130	2.919	3.424	3.836	4.235	3.340	3.004	2.649	2.915	37.165
		Pesanti	843	845	954	931	1.018	984	1.070	806	987	1.033	908	817	11.197
		<b>Totale</b>	<b>3.395</b>	<b>3.176</b>	<b>3.783</b>	<b>4.061</b>	<b>3.938</b>	<b>4.408</b>	<b>4.907</b>	<b>5.041</b>	<b>4.327</b>	<b>4.038</b>	<b>3.557</b>	<b>3.733</b>	<b>48.362</b>
Confronto puntuale	2019 vs. 2007	Leggeri	-3,1%	-1,1%	1,0%	-4,2%	-5,0%	1,8%	-0,1%	2,9%	-0,6%	0,1%	-3,6%	2,8%	-0,6%
		Pesanti	-6,1%	-6,8%	-10,9%	-2,8%	-7,3%	-7,1%	-4,1%	-2,5%	-5,6%	-7,9%	-10,0%	1,2%	-6,0%
		<b>Totale</b>	<b>-3,9%</b>	<b>-2,7%</b>	<b>-2,3%</b>	<b>-3,9%</b>	<b>-5,6%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>-1,0%</b>	<b>2,0%</b>	<b>-1,8%</b>	<b>-2,1%</b>	<b>-5,3%</b>	<b>2,5%</b>	<b>-1,9%</b>
	2019 vs. 2018	Leggeri	-2,6%	3,3%	4,4%	2,3%	-5,3%	0,8%	-3,4%	2,5%	-0,5%	3,7%	-1,0%	0,4%	0,3%
		Pesanti	2,9%	5,9%	1,2%	5,6%	0,6%	0,5%	4,9%	-0,7%	3,9%	2,3%	-1,1%	2,4%	2,3%
		<b>Totale</b>	<b>-1,3%</b>	<b>4,0%</b>	<b>3,6%</b>	<b>3,0%</b>	<b>-3,9%</b>	<b>0,8%</b>	<b>-1,7%</b>	<b>2,0%</b>	<b>0,5%</b>	<b>3,3%</b>	<b>-1,0%</b>	<b>0,9%</b>	<b>0,7%</b>
Confronto progressivo	2019 vs. 2007	Leggeri	-3,1%	-2,2%	-1,1%	-2,0%	-2,6%	-1,8%	-1,5%	-0,8%	-0,8%	-0,7%	-0,9%	-0,6%	
		Pesanti	-6,1%	-6,5%	-8,1%	-6,8%	-6,9%	-6,9%	-6,5%	-6,1%	-6,0%	-6,2%	-6,6%	-6,0%	
		<b>Totale</b>	<b>-3,9%</b>	<b>-3,3%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>-3,2%</b>	<b>-3,7%</b>	<b>-3,1%</b>	<b>-2,7%</b>	<b>-2,0%</b>	<b>-2,0%</b>	<b>-2,0%</b>	<b>-2,3%</b>	<b>-1,9%</b>	
	2019 vs. 2018	Leggeri	-2,6%	0,1%	1,7%	1,8%	0,2%	0,4%	-0,4%	0,1%	0,0%	0,4%	0,3%	0,3%	
		Pesanti	2,9%	4,4%	3,2%	3,8%	3,1%	2,6%	3,0%	2,6%	2,7%	2,7%	2,3%	2,3%	
		<b>Totale</b>	<b>-1,3%</b>	<b>1,2%</b>	<b>2,1%</b>	<b>2,3%</b>	<b>0,9%</b>	<b>0,9%</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,7%</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,9%</b>	<b>0,7%</b>	<b>0,7%</b>	



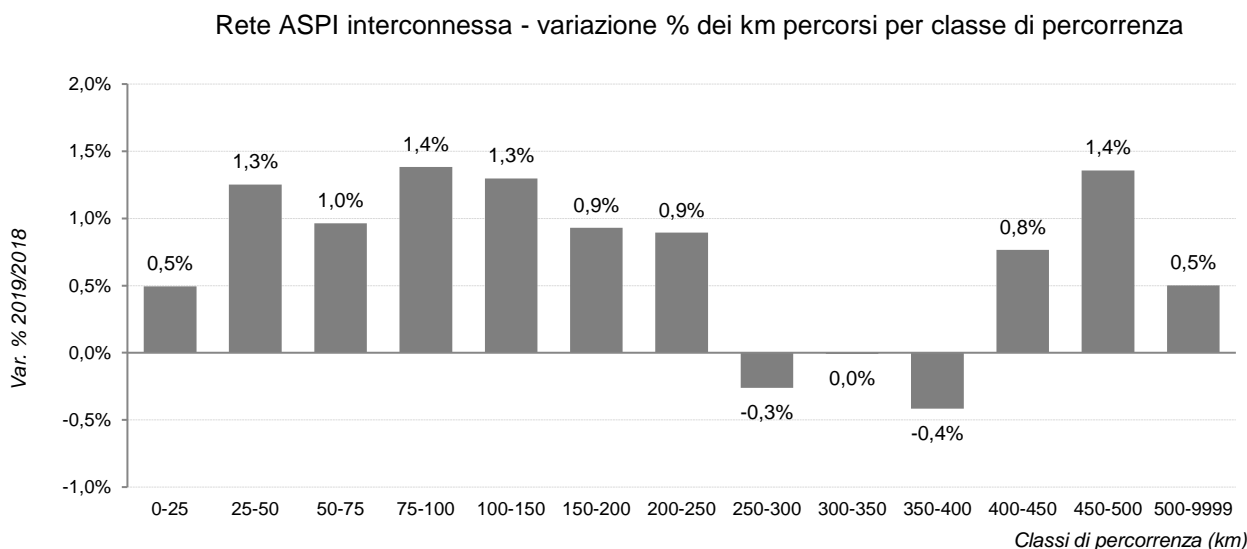
Il lieve incremento della mobilità osservato nel 2019 è stato accompagnato da una nuova diminuzione delle percorrenze medie, che rimangono notevolmente al di sotto dei livelli 2007 (Figura 17).

**Figura 17 – Percorrenze medie sulla rete ASPI, valori progressivi mensili rete interconnessa**



Esaminando più nel dettaglio la dinamica delle percorrenze medie 2019 rispetto al 2018 (Figura 18), si osserva che sul sistema di arterie gestito in chiuso appartenenti alla rete interconnessa, il traffico che ha interessato la rete di Autostrade per l'Italia è risultato in crescita su quasi tutte le fasce di percorrenza, fatta eccezione per i percorsi medio-lunghi (250-400 km). Gli incrementi più sostenuti si sono osservati soprattutto per i viaggi a medio-corto raggio, a conferma della tendenza alla diminuzione della percorrenza media autostradale in atto.

Figura 18 – Percorrenze sulla rete principale interconnessa, 2019 vs. 2018

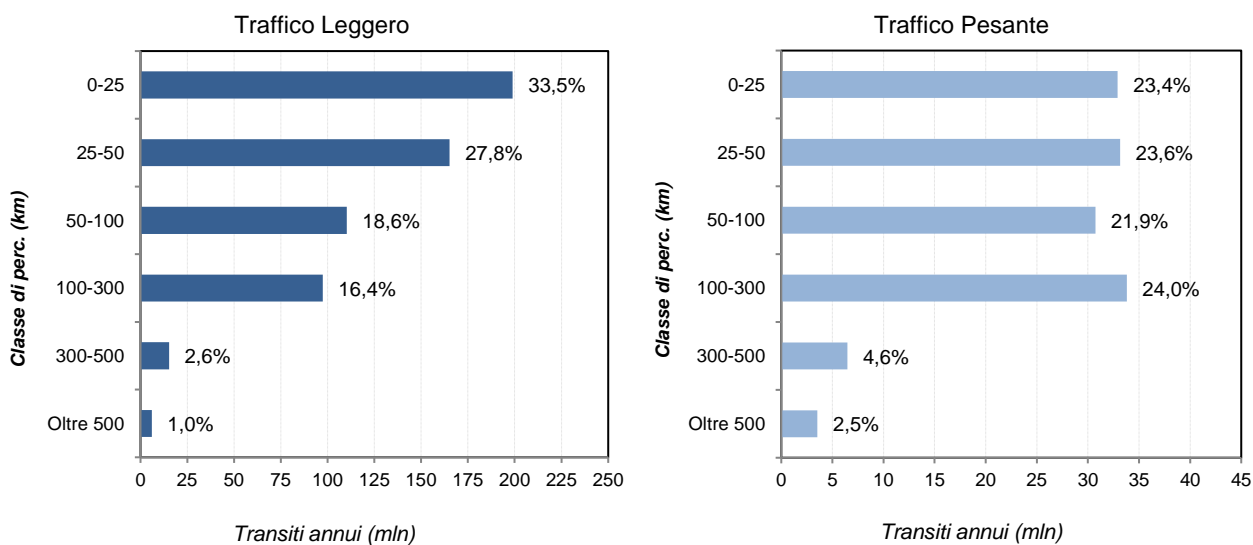


Nel dettaglio, nel 2019 nelle classi di percorrenza fino a 25 km e da 25 a 50 km si concentrano, rispettivamente, il 33,5% ed il 27,8% dei veicoli leggeri ed il 23,4% ed il 23,6% dei veicoli pesanti.

Il 61,4% del traffico leggero compie quindi percorsi brevi, inferiori ai 50 km, con una quota in costante crescita, mentre i viaggi superiori ai 500 km costituiscono solo l'1% del totale.

Il traffico pesante si distribuisce in modo più omogeneo anche su percorrenze superiori ai 50 km, con un peso rilevante delle fascia 100-300 km (24%) ed un 7,1% degli spostamenti oltre i 300 km.

Figura 19 - Transiti 2019 per classe di percorrenza sulla rete principale interconnessa



## II.D. Sistema e modelli di previsione del traffico

Le previsioni delle dinamiche di traffico accolte nel presente Allegato si basano sul monitoraggio e l'analisi del contesto di riferimento (quadro macroeconomico nazionale e internazionale, scenari evolutivi, statistiche socio-economiche...), nel quale il fenomeno "viabilità autostradale" si inserisce e l'applicazione di modelli econometrici che legano la mobilità autostradale con le variabili economiche. In particolare, per aggiornare le previsioni di traffico nel breve-medio termine si è utilizzato un modello previsivo solido ed evoluto, sviluppato da ASPI in collaborazione con Prometeia, Società che svolge attività di analisi e di ricerca macroeconomica dal 1974 e presente sul mercato della consulenza economica e finanziaria. Per aggiornare le previsioni di medio-lungo termine, visti i limiti di accuratezza dei modelli econometrici oltre i 5-10 anni, sono state portate avanti delle assunzioni più generali sulle dinamiche di traffico ed economia.

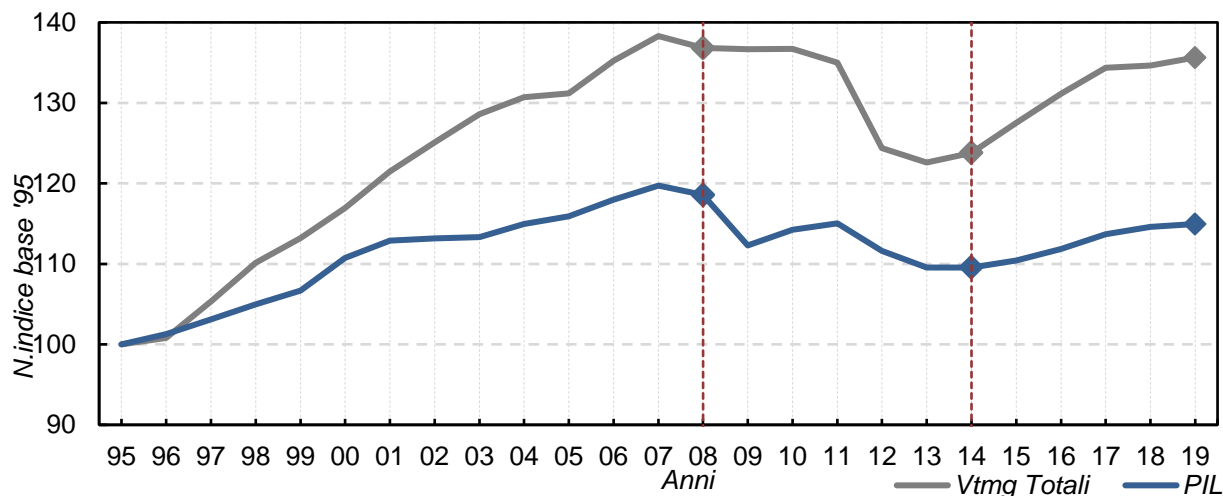
### I modelli di previsione di breve-medio periodo (2020 – 2026)

I modelli di previsione di traffico utilizzati per la stima dell'andamento dei chilometri percorsi sulla rete ASPI nel periodo 2020-2026 sono stati messi a punto nel corso della pluriennale collaborazione tra Prometeia e Autostrade per l'Italia. La prima versione del modello intera rete è stata realizzata da Prometeia per Autostrade nel 1992. Da allora si è avuto modo più volte di verificare la bontà previsionale dello strumento e di apportare miglioramenti alle performance di stima.

Tali strumenti previsivi si basano sull'analisi delle relazioni di fondo esistenti tra la mobilità autostradale e le principali variabili macroeconomiche e settoriali.

Nel periodo storico considerato (dal 1995 su dati trimestrali destagionalizzati) si è analizzata la relazione tra il traffico, distinto tra le componenti a due assi e a tre e più assi, e le principali determinanti macroeconomiche e settoriali. È evidente dall'osservazione del grafico in Figura 20 che dal 2008 si è verificato un *break* strutturale in quella che era la relazione tra economia e traffico nel decennio antecedente. A partire dal 2014, invece, si evidenzia un incremento della sensibilità del traffico all'economia, a testimoniare il desiderio e la necessità di recuperare la mobilità perduta durante gli anni della crisi. Nel 2018 e nel 2019, il rallentamento nella crescita della mobilità coincide con quello osservato nell'economia nazionale.

Figura 20 - Traffico totale e PIL reale



Per cogliere meglio le dinamiche espresse negli ultimi anni, si è scelto un modello dinamico che valorizza maggiormente il peso delle ultime osservazioni e delle tendenze recenti, spiegando l'andamento del traffico attraverso la componente autoregressiva e l'evoluzione delle principali variabili economiche e di costo.

Lo scenario formulato da Prometeia, a cui si fa riferimento, configura un contesto di crescita economica progressiva ma lenta. Si prevede che solo nel 2025 il PIL possa riportarsi sui livelli pre-crisi in termini reali, mentre si ipotizza che i consumi recupereranno i livelli reali 2007 nell'anno 2021.

Più in generale, nell'orizzonte di previsione le dinamiche di crescita della mobilità saranno influenzate, oltre che dalla ripresa dei redditi e del mercato del lavoro, dall'invecchiamento della popolazione, dal ridimensionamento della base manifatturiera nazionale, dalla digitalizzazione dell'economia e dalla penetrazione di modalità alternative per il traffico di media – lunga percorrenza.

Lo scenario Prometeia assunto come riferimento per le previsioni corrisponde allo scenario ritenuto più probabile, al momento dello studio di traffico, sulla base delle valutazioni effettuate dalla Società ed è stato pubblicato nei rapporti di previsione elaborati dalla stessa<sup>4</sup>.

#### Le previsioni di medio-lungo termine

Oltre l'anno 2026, visti i limiti di accuratezza dell'approccio econometrico alla previsione dei livelli di traffico e l'assenza di uno scenario economico di riferimento nei Rapporti di Previsione Prometeia (ultimo anno di previsione 2026), si è assunto che le variazioni dei chilometri percorsi sulla rete di Autostrade per l'Italia accompagnino la dinamica prevista per l'economia italiana.

<sup>4</sup> Lo scenario di lungo termine di riferimento è stato divulgato con il rapporto di previsione di marzo 2019 e aggiornato con il rapporto di previsione di luglio 2019.

Per la dinamica economica sono state considerate come riferimento le previsioni di andamento del PIL al 2038 elaborate dalla *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD), autorevole fonte di previsioni annualizzate di lungo termine del PIL per singola nazione<sup>5</sup>. Per l'andamento del traffico si è assunto che l'elasticità del traffico totale al PIL sia pari a quella del periodo 2020-2026 portando il traffico a raggiungere 61 miliardi di chilometri percorsi nel 2038. In più, si è ipotizzato che il traffico giunga a tale livello nel 2038 seguendo un andamento lineare e uguale per le diverse categorie veicolari.

## II.E. Metodologia utilizzata per le previsioni di traffico per il periodo 2020-2038

La metodologia impiegata per formulare le stime previsionali del traffico che interesserà la rete di Autostrade per l'Italia a lungo termine (dal 2020 al 2038) è analiticamente robusta e presenta, inoltre, caratteristiche di trasparenza e riproducibilità da parte di soggetti terzi.

Nello specifico per elaborare le previsioni si è proceduto secondo i seguenti criteri:

- Per il periodo 2020-2026 le previsioni sono state elaborate utilizzando un modello econometrico, applicabile su un orizzonte temporale di breve-medio termine, che si basa sull'analisi dell'andamento storico del traffico autostradale e della sua relazione con l'evoluzione del contesto economico nazionale e dei principali indicatori connessi alla mobilità (principalmente PIL, Consumi delle famiglie, inflazione e costo reale del viaggio).

La struttura del modello previsivo è di tipo econometrico dinamico: l'andamento del traffico è spiegato dall'evoluzione di economia e costi del trasporto, più una parte di aggiustamento che tiene conto della struttura di autocorrelazione presente negli errori. Tale tecnica consente di cogliere meglio le dinamiche di traffico osservate negli ultimi anni, dando maggior peso alle osservazioni più recenti, periodo in cui si rileva un aumento della sensibilità del traffico all'economia rispetto al periodo 2008-2013, a testimoniare il desiderio e la necessità di recuperare la mobilità che si era persa durante il periodo di crisi economica.

I modelli dinamici stimati sono due, uno per il traffico dei veicoli a 2 assi e uno per il traffico di mezzi a 3 o più assi, e le variabili economiche quali consumi, PIL e prezzi, sono definite come esogene. Il focus è sulla relazione che dall'economia porta alla domanda di mobilità, malgrado anche la

---

<sup>5</sup> Le previsioni OECD sono disponibili sul sito web dell'Organizzazione. Come riferimento per le previsioni di traffico del presente Allegato è stato considerato lo scenario scaricabile online il 25 luglio 2019.

relazione fra capacità infrastrutturale, PIL e benessere economico potrebbe legittimamente essere indagata.

Le variabili sono inserite in differenze logaritmiche, quindi i parametri stimati, che risultano tutti significativi, rappresentano le elasticità del traffico ai driver economici e settoriali individuati.

La relazione tra domanda di mobilità autostradale “2 assi” e “3 o più assi” e andamento, rispettivamente, di Consumi e PIL è evidente. All’interno dei modelli le elasticità sono state stimate separatamente in caso di variazioni positive e negative dell’economia, ed è risultato confermato il diverso impatto prodotto sul traffico dalle fasi espansive o recessive. Inoltre nel modello è presente una componente di aggiustamento, per tenere conto della struttura di autocorrelazione presente negli errori dei modelli. Il livello dei coefficienti stimati per le componenti autoregressive, inferiori all’unità, garantisce un comportamento non esplosivo dei modelli.

La stima è stata effettuata con il metodo dei minimi quadrati ponderati, al fine di dare un peso maggiore agli errori commessi negli ultimi periodi; i valori dell’indicatore  $R^2$  dei modelli sono molto elevati, segno di un ottimo potere esplicativo dell’andamento storico del traffico.

Le performance di stima dei modelli dimostrano una buona capacità di cogliere segno e intensità delle variazioni osservate; l’errore medio è contenuto per entrambe le categorie veicolari, stabilizzandosi nel lungo periodo al di sotto dell’1%.

Il modello previsivo utilizza serie storiche trimestrali a partire dal 1995. Le variabili inserite all’interno del modello sono, per quanto riguarda gli indicatori di traffico, i Veicoli Teorici Medi Giornalieri “2 assi” e “3 o più assi”; per le altre grandezze il PIL italiano a prezzi costanti, i consumi delle famiglie, il costo reale del viaggio autostradale e quello del trasporto ferroviario. Per le variabili macroeconomiche si fa riferimento alle serie Istat stagionalizzate, mentre le serie del traffico vengono anch’esse stagionalizzate applicando il procedimento dinamico del filtro di Kalman.

Il modello previsivo è stato, pertanto, mantenuto nel suo impianto di base, conservando al suo interno le variabili chiave più significative sopra descritte; le variabili testate nel corso del tempo per l’inclusione all’interno del modello previsivo (parco circolante, struttura demografica, commercio estero, ecc.) continuano, comunque, ad essere monitorate in quanto costituiscono elementi rilevanti dello scenario complessivo nel quale la mobilità autostradale si inserisce e, di conseguenza, punti di riferimento per la valutazione quali-quantitativa dei risultati.

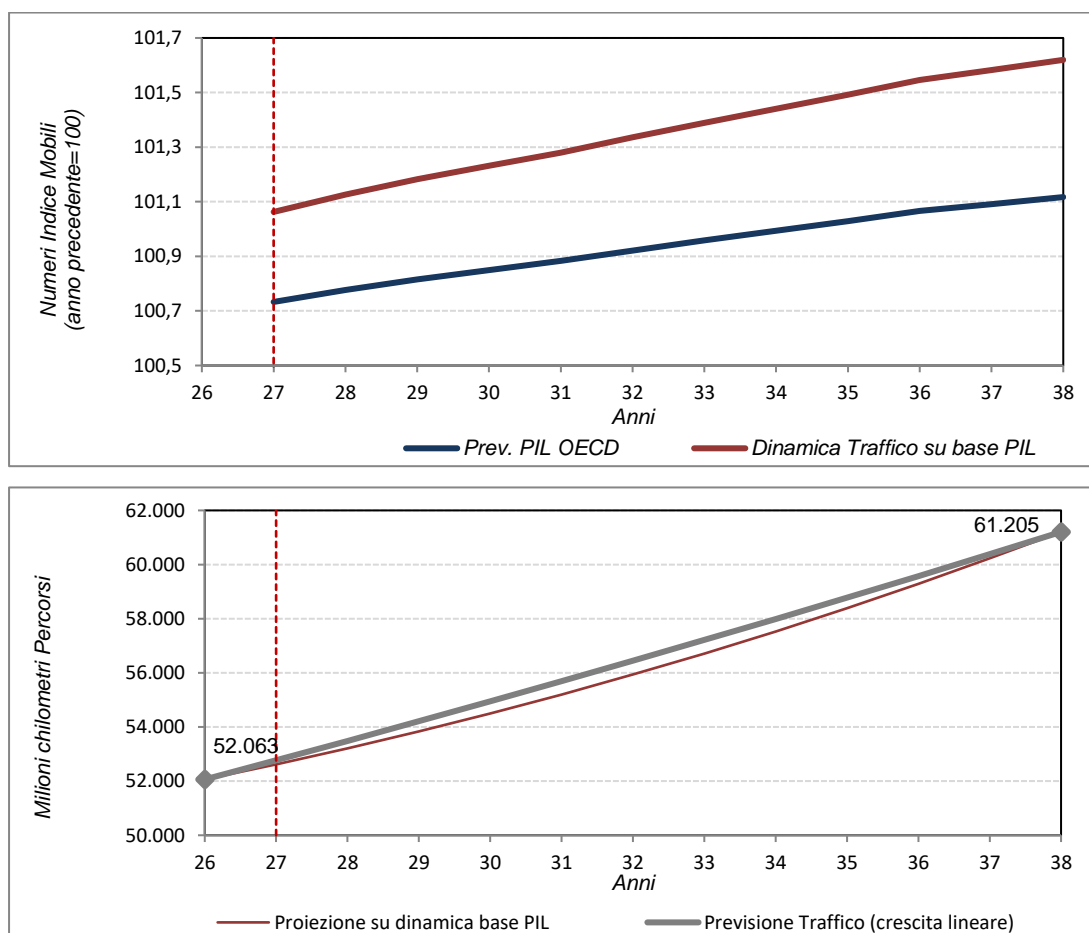
- Per gli anni successivi al 2026, in assenza di uno scenario di riferimento nei Rapporti di Previsione Prometeia (le cui previsioni si fermano al 2026) ed in considerazione dei limiti di accuratezza dei modelli econometrici nel medio-lungo termine, si è assunto che le variazioni dei chilometri percorsi

sulla rete di Autostrade per l'Italia accompagnino la dinamica prevista per l'economia italiana, in ragione dell'evidente correlazione illustrata nei paragrafi precedenti.

In particolare, a partire dalla previsione di andamento del PIL al 2038 di OECD, per stimare il traffico sulla rete Autostrade per l'Italia all'ultimo anno di concessione si è ipotizzato che l'elasticità del traffico totale al PIL sia pari a quella del periodo 2020-2026, portando il traffico a raggiungere nel 2038 il livello di 61 miliardi di chilometri percorsi, con un incremento medio annuo rispetto al 2026 pari a 1,4%.

Inoltre, ai fini dello studio di traffico del presente Allegato, in considerazione dei sopra citati limiti di accuratezza delle previsioni di lungo termine, della dinamica monotona dello scenario di PIL OECD e della variabilità contenuta dei tassi di incremento dello stesso, si è ipotizzato che il traffico raggiunga il livello di 61 miliardi previsto per il 2038 seguendo un profilo di crescita lineare (tasso di crescita annuo pari a +1,4% dal 2027 al 2038) come rappresentato in Figura 21 e che la crescita avvenga in misura omogenea tra le diverse componenti veicolari.

**Figura 21 – Scenario PIL OECD e Previsioni di traffico 2027 - 2038**



La metodologia di stima impiegata porta a prevedere che nel 2038 i chilometri percorsi sulla rete Autostrade per l'Italia avranno raggiunto i livelli che con lo studio di traffico della Convenzione Unica 2007 si ipotizzava di raggiungere tra il 2020 ed il 2021. In altri termini, le previsioni di traffico del presente Allegato stimano che nell'arco di quasi 20 anni a partire da oggi (dal 2020 al 2038) il traffico sulla rete recupererà il potenziale che prima della crisi si stimava di raggiungere all'inizio di questo decennio.

Infine, nelle valutazioni che hanno accompagnato le previsioni si è ipotizzato che la realizzazione delle infrastrutture alternative previste e gli investimenti sulla rete ASPI pianificati, che determinano verosimili sottrazioni di traffico su alcuni corridoi e benefici su altri, producano un saldo totale pari a zero in termini chilometri complessivamente percorsi sulla rete Autostrade per l'Italia.



## II.F. Risultati delle previsioni di traffico 2020-2038

Nel periodo 2020 – 2026 si è ipotizzata una moderata crescita della mobilità, con tassi annui compresi tra +0,6% e +1,3%.

Tale previsione è stata elaborata utilizzando lo scenario di lungo termine del Rapporto di Previsione Prometeia elaborato a marzo 2019 e aggiornato a luglio 2019.

I dati utilizzati (relativi alle variabili indipendenti accolte nel modello) sono estratti da fonti ufficiali di rilevanza nazionale, in particolare: per i dati di contabilità nazionale si è fatto riferimento alle serie storiche ISTAT ed alle previsioni Prometeia; per i prezzi dei carburanti e del greggio ai dati rilevati dal Ministero dello Sviluppo Economico ed alle previsioni Prometeia.

La tabella seguente riporta i valori di input posti a base delle previsioni di medio termine.

**Figura 22 - Scenario previsionale traffico ed economia**

<b>Anno</b>	<b>PIL</b>	<b>Consumi</b>	<b>Prezzo benzina</b>	<b>Prezzo gasolio</b>	<b>Traffico Aspi</b>
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
<b>2020</b>	+0,5%	+0,8%	-0,6%	-0,9%	+1,2%
<b>2021</b>	+0,7%	+0,6%	+1,5%	+2,0%	+0,6%
<b>2022</b>	+0,8%	+0,5%	+2,3%	+3,1%	+0,8%
<b>2023</b>	+0,7%	+0,8%	+1,0%	+1,4%	+1,0%
<b>2024</b>	+0,7%	+0,7%	+1,1%	+1,5%	+1,3%
<b>2025</b>	+0,9%	+1,0%	-0,4%	-0,5%	+1,2%
<b>2026</b>	+0,8%	+0,9%	+0,6%	+0,8%	+1,3%

*Fonte: elaborazione su dati Prometeia*

Per il periodo successivo sono state considerate come riferimento le previsioni di PIL dell'OECD, si è assunto che complessivamente la crescita del traffico accompagni le dinamiche di variazione dei tassi di crescita del PIL fino a raggiungere 61 miliardi di chilometri percorsi nel 2038 e si è ipotizzato che tale volume di traffico sia raggiunto seguendo un andamento lineare (tassi di incremento costanti e pari a +1,4%) e omogeneo fra le diverse categorie veicolari.

La tabella che segue sintetizza le previsioni di traffico sulla rete di Autostrade per l'Italia dall'anno in corso fino al termine della concessione (2038).

Figura 23 - Evoluzione del traffico di Autostrade per l'Italia, Anni 2019-2038<sup>6</sup>

Anno	km percorsi			Variazione % annua			km percorsi			Variazione % annua		
	2 assi (#/mio)	3+ assi (#/mio)	Totale (#/mio)	2 assi (%)	3+ assi (%)	Totale (%)	Leggeri (#/mio)	Pesanti (#/mio)	Totale (#/mio)	Leggeri (%)	Pesanti (%)	Totale (%)
2019	41.535	6.827	<b>48.362</b>				37.165	11.197	<b>48.362</b>			
2020	42.054	6.912	<b>48.966</b>	+1,2%	+1,2%	+1,2%	37.629	11.337	<b>48.966</b>	+1,2%	+1,2%	+1,2%
2021	42.299	6.953	<b>49.251</b>	+0,6%	+0,6%	+0,6%	37.849	11.403	<b>49.251</b>	+0,6%	+0,6%	+0,6%
2022	42.629	7.007	<b>49.635</b>	+0,8%	+0,8%	+0,8%	38.144	11.492	<b>49.635</b>	+0,8%	+0,8%	+0,8%
2023	43.072	7.080	<b>50.152</b>	+1,0%	+1,0%	+1,0%	38.540	11.611	<b>50.152</b>	+1,0%	+1,0%	+1,0%
2024	43.614	7.169	<b>50.783</b>	+1,3%	+1,3%	+1,3%	39.025	11.757	<b>50.783</b>	+1,3%	+1,3%	+1,3%
2025	44.139	7.255	<b>51.394</b>	+1,2%	+1,2%	+1,2%	39.495	11.899	<b>51.394</b>	+1,2%	+1,2%	+1,2%
2026	44.713	7.349	<b>52.063</b>	+1,3%	+1,3%	+1,3%	40.009	12.054	<b>52.063</b>	+1,3%	+1,3%	+1,3%
2027	45.320	7.449	<b>52.769</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%	40.552	12.217	<b>52.769</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2028	45.935	7.550	<b>53.485</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%	41.102	12.383	<b>53.485</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2029	46.559	7.653	<b>54.211</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%	41.660	12.551	<b>54.211</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2030	47.191	7.757	<b>54.947</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%	42.226	12.722	<b>54.947</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2031	47.831	7.862	<b>55.693</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%	42.799	12.894	<b>55.693</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2032	48.480	7.969	<b>56.449</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%	43.380	13.069	<b>56.449</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2033	49.138	8.077	<b>57.215</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%	43.969	13.247	<b>57.215</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2034	49.805	8.186	<b>57.992</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%	44.565	13.426	<b>57.992</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2035	50.481	8.297	<b>58.779</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%	45.170	13.609	<b>58.779</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2036	51.167	8.410	<b>59.577</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%	45.783	13.793	<b>59.577</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2037	51.861	8.524	<b>60.385</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%	46.405	13.981	<b>60.385</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%
2038	52.565	8.640	<b>61.205</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%	47.035	14.170	<b>61.205</b>	+1,4%	+1,4%	+1,4%

## II.G. Le prospettive per il biennio 2020-2021

Lo scenario 2020 si è bruscamente modificato, a partire dal mese di febbraio, con la diffusione del COVID-19 nel Paese. L'estendersi della pandemia e le conseguenti necessarie misure di contenimento messe in atto hanno prodotto, analogamente a quanto accaduto a livello mondiale, effetti profondi su tutti i settori dell'economia nazionale, il cui esito, sia in termini di impatto che di durata nel tempo, è al momento difficilmente prevedibile.

I dati pubblicati dall'Istat rilevano per i primi nove mesi dell'anno una flessione del PIL del 9,5% rispetto al corrispondente periodo del 2019, nonostante il deciso recupero congiunturale verificatosi nel terzo trimestre in tutti i settori di attività. Nello stesso periodo, anche gli investimenti hanno subito un calo di entità quasi analoga, mentre per i Consumi delle famiglie si è registrata una riduzione dell'11,3%. Nei primi 9 mesi del 2020 la produzione industriale ha segnato una diminuzione di circa il 14% rispetto allo stesso periodo del 2019, con una punta minima di oltre -40% nel mese di aprile ed una progressiva ripresa nei mesi successivi; a settembre permane una variazione negativa, con flessioni anche significative in alcuni tra i principali settori.

Sul fronte occupazione, nonostante la lenta ripresa manifestatasi a partire dal mese di luglio, le forti

<sup>6</sup> Nella tabella sono riportati i dati relativi al traffico statistico; ai fini del calcolo dei ricavi da pedaggio, contenuti nell'Allegato E, sono state applicate le variazioni percentuali riportate in Figura 23 assumendo come base il dato 2019 relativo al traffico pagante, pari a 47.588 milioni di km percorsi.

riduzioni nel numero di occupati registrate tra marzo e giugno hanno determinato una situazione ancora in negativo al mese di settembre (quasi 400 mila unità in meno rispetto a settembre 2019).

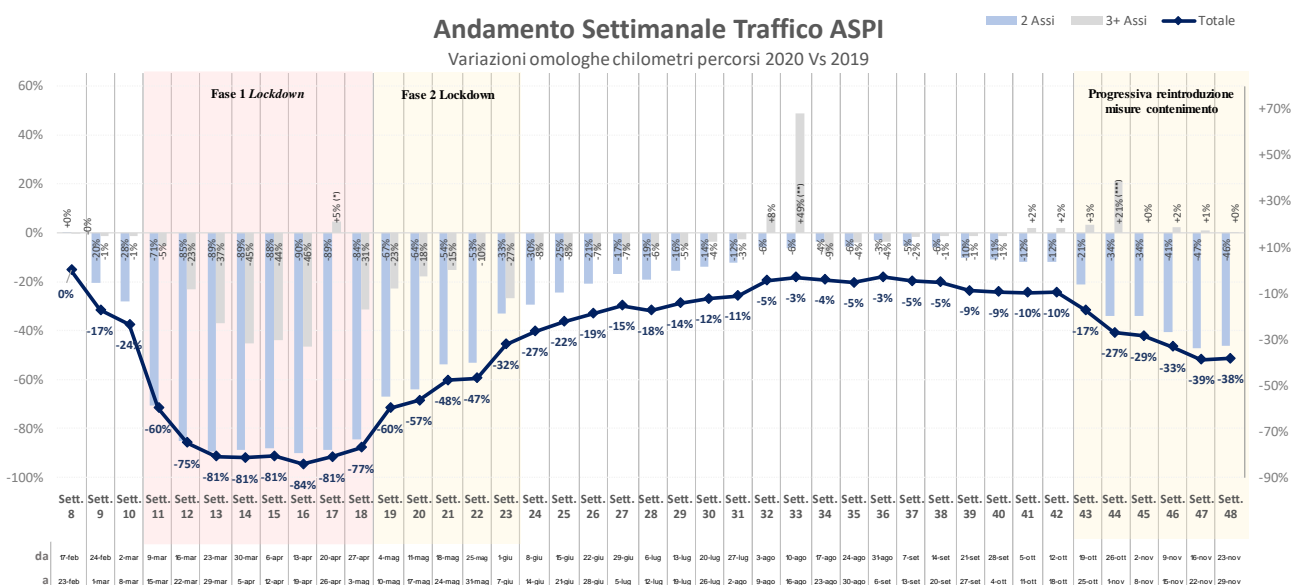
Gli effetti della pandemia sulla mobilità autostradale sono duplici: (i) effetti indotti dalle misure di limitazione degli spostamenti; (ii) effetti indotti dalla recessione dell'economia.

Dal 1° gennaio al 16 febbraio 2020 i chilometri percorsi sulla rete Autostrade per l'Italia hanno fatto registrare un incremento del +2,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale dinamica è stata il risultato di un forte aumento del traffico ad inizio anno (+2,5% dal 1° gennaio al 2 febbraio 2020), al quale hanno contribuito il meteo favorevole e gli effetti calendariali legati al Capodanno e all'Epifania, e di un successivo rallentamento della crescita, che dal 3 al 16 febbraio 2020 è stata pari a +1,5%, sostanzialmente in linea con le Previsioni Prometeia per l'anno (+1,2% annuo rispetto al 2019, cfr. paragrafo II.F. per ulteriori dettagli).

A partire dalla fine della settimana n.8 (17-23 febbraio) la pandemia ha indotto un progressivo e continuo calo della mobilità come evidenziato in Figura 24. Nelle settimane delle c.d. fase 1 del lockdown si sono osservate contrazioni del traffico dell'ordine del -80% su base settimanale, con un calo della mobilità 2 assi fino a -90% e della mobilità 3+Assi fino a -46%.

Il progressivo allentamento delle misure di contenimento avvenuto nella c.d. fase 2 iniziata il 4 maggio (settimana 19) e la graduale riapertura delle attività hanno avviato una lenta ripresa della mobilità, che tuttavia anche nei primi mesi estivi ha evidenziato notevoli riduzioni rispetto all'analogo periodo 2019.

**Figura 24 - Andamento settimanale traffico 2020 vs 2019, variazioni omologhe chilometri percorsi, dati di novembre 2020 provvisori.**



(\*) Andamento traffico 3+ assi settimana 17-2020 non significativo perché influenzato dagli effetti calendariali legati alla Festa della Liberazione.

(\*\*) Andamento traffico 3+ assi settimana 33-2020 non significativo perché influenzato dagli effetti calendariali legati al Ferragosto.

(\*\*\*) Andamento traffico 3+ assi settimana 44-2020 non significativo perché influenzato dagli effetti calendariali legati alla Festa di Ognissanti.

Dati di novembre 2020 provvisori

A fronte del temporaneo miglioramento osservato nei mesi di agosto e settembre, in particolare per la componente “3+ assi”, con l’inizio della seconda ondata di diffusione del virus, e le conseguenti nuove misure restrittive imposte per attività e spostamenti, a partire dalle ultime settimane del mese di ottobre si è registrato un nuovo peggioramento della dinamica della componente “2 assi” del traffico.

Complessivamente il dato progressivo alla settimana 48 (1 gennaio - 29 novembre 2020) fa rilevare una contrazione del traffico pari a -26,3% rispetto allo stesso periodo 2019, come risultato di un calo del 29,4% della mobilità 2 Assi e del 7,6% della mobilità 3+ Assi.

La pandemia Covid sta producendo uno shock sull’economia senza precedenti.

In questo contesto, connotato da ampi livelli di incertezza circa i tempi e le modalità della ripresa economica, si ritiene che la mobilità autostradale, favorita dallo stimolo della sostituzione modale e dell’*e-commerce*, potrà recuperare repentinamente lo shock indotto dalla pandemia, con un tendenziale riallineamento alle previsioni pre-Covid.

## Nota Metodologica



**Il modello  
per la previsione del traffico  
sulla rete Autostrade**

**nota metodologica**

**Agosto 2019**

*LB*

Nella presente nota metodologica sono analizzati gli aspetti tecnici e metodologici della procedura di stima e previsione del traffico autostradale sull'intera rete di Autostrade. Gli strumenti di previsione di traffico di seguito analizzati sono stati messi a punto nel corso della pluriennale collaborazione tra Prometeia e Autostrade per l'Italia. La prima versione del modello intera rete è stata realizzata da Prometeia per Autostrade nel 1992. Da allora si è avuto modo più volte di verificare la bontà previsionale dello strumento e di apportare miglioramenti alle performance di stima. I risultati della previsione sull'intera rete di Autostrade, validati e condivisi nel corso di questi anni dal management della Società, fungono da supporto per la fissazione degli obiettivi di budget e per la formulazione del Piano Economico Finanziario (PEF).

Nella prima parte della nota viene trattato l'aspetto della destagionalizzazione dinamica delle serie trimestrali di traffico, distinto in veicoli a due assi e veicoli a tre e più assi. La componente stagionale del traffico autostradale si evolve; in particolare la stagionalità del traffico a due assi si è modificata in maniera evidente nel tempo: sono mutati i comportamenti e le preferenze dei consumatori, con una minore accentuazione stagionale dei viaggi/vacanze. La stima della stagionalità dinamica viene effettuata con il metodo del Filtro di Kalman; nella presente nota tratteremo nel dettaglio gli aspetti statistici del processo di stima utilizzato.

In seguito, è descritta la struttura dei modelli econometrici che legano la mobilità autostradale con le variabili economiche; si fa riferimento all'ultima versione delle relazioni in dotazione ad Autostrade. In particolare se ne analizzano le proprietà statistiche (performance di stima) ed economiche (elasticità ai principali driver).

## 1- La struttura del modello: destagionalizzazione

La componente stagionale evolutiva del traffico autostradale è stata stimata utilizzando il procedimento del filtro di Kalman; in sintesi la ricchezza dello strumento consiste nell'aggiornamento della stima del pattern stagionale sulla base di ogni nuova osservazione disponibile sul fenomeno in esame. Il processo acquisisce l'informazione contenuta nel nuovo dato di traffico trimestrale. Inoltre, i fattori di stagionalità moltiplicativa stimati variano nel tempo. Se la stagionalità fosse stata stimata sulla base di una normale regressione lineare si sarebbero ottenuti fattori fissi (stagionalità deterministica), pari al valore medio dell'impatto stagionale nel periodo considerato.

La teoria dei modelli nello spazio degli stati e del filtro di Kalman è stata originariamente sviluppata per i controlli in ingegneria; le applicazioni tipiche riguardano set di variabili di stato che cambiano nel tempo. In molti casi tali stati possono non essere direttamente osservabili, o misurati con errori. La rappresentazione formale della metodologia del filtro di Kalman si basa su due relazioni, l'equazione di osservazione/misurazione e l'equazione di transizione.

Sia  $Y_t$  una serie storica osservata; al tempo  $t$   $Y_t$  dipende da una quantità non osservabile  $s_t$ . La struttura generale delle due relazioni su cui si basa il filtro di Kalman è del tipo:

### (1) equazione di osservazione

$$Y_t = F_t s_t + v_t$$

### (2) equazione di transizione

$$s_t = G_t s_{t-1} + w_t$$

La variabile  $v_t$  è definita noise del processo,  $w_t$  costituisce l'innovazione, entrambe le componenti si distribuiscono come una normale con matrici di varianza e covarianza note ( $V_t$  e  $W_t$ ), come note sono anche le matrici  $F_t$  e  $G_t$ .

Nel caso specifico qui analizzato, la metodologia del filtro di Kalman è stata utilizzata per la stima di componenti stagionali evolutive non osservabili direttamente; le equazioni generali diventano:

### (1) equazione di osservazione

$$Y_t = \log(vtmg_t) = (\mu_t + \beta_t + \gamma_t) + v_t$$

$Y_t$  è il traffico autostradale (in termini di veicoli teorici medi giornalieri del trimestre) a due assi o a tre e più assi, considerato nella sua trasformazione logaritmica; tale serie storica sarà





caratterizzata da un livello  $\mu$ , da un trend  $\beta$ , e dalla componente stagionale  $\gamma$ . Il vettore  $s_t$  si potrà quindi decomporre in questi tre elementi. A noi interessa isolare la stagionalità dinamica, per questo si porrà il vincolo  $\beta_t = 0$

Nello scrivere l'equazione di transizione occorre tenere in considerazione il vincolo sulle stagionalità; la somma dei  $\gamma_t$  trimestrali all'interno dell'anno dovrà essere pari a zero:

**(2) equazione di transizione**

$$\begin{bmatrix} \mu_t \\ \beta_t \\ \gamma_t \\ \gamma_{t-1} \\ \gamma_{t-2} \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} 1 & 1 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 1 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & -1 & -1 & -1 \\ 0 & 0 & 1 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 1 & 0 \end{bmatrix} \begin{bmatrix} \mu_{t-1} \\ \beta_{t-1} \\ \gamma_{t-1} \\ \gamma_{t-2} \\ \gamma_{t-3} \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \omega_{\mu,t} \\ \omega_{\beta,t} \\ \omega_{\gamma,t} \end{bmatrix}$$

Si noti che non vi sono innovazioni per le ultime due relazioni del sistema, dato che queste rappresentano unicamente delle identità.

Poniamo di seguire il processo fino al tempo (t-1); al tempo successivo (t) si possono prospettare due situazioni-esigenze diverse:

- 1) fase di previsione (prima di osservare  $Y_t$ );
- 2) fase di aggiornamento (dopo aver osservato  $Y_t$ ).

Nel caso della **previsione**, la nostra scelta per  $s_t$  è definita dall'equazione di transizione (2):

$$s_t^* = G_t s_{t-1}^*$$

Nel caso dell'**aggiornamento**, occorre definire per  $s_t$  i valori di media e varianza, che altro non sono che le **equazioni di aggiornamento del filtro di Kalman**:

$$s_t^* = G_t s_{t-1}^* + R_t F_t (V_t + F_t R_t F_t)^{-1} e_t$$

$$\Sigma_t = R_t - R_t F_t (V_t + F_t R_t F_t)^{-1} F_t R_t$$

dove la matrice  $R_t$  costituisce la varianza di  $s_t$  al tempo (t-1) - condizione iniziale - ed è data da:

$$R_t = G_t \Sigma_{t-1} G_t^T + W_t$$

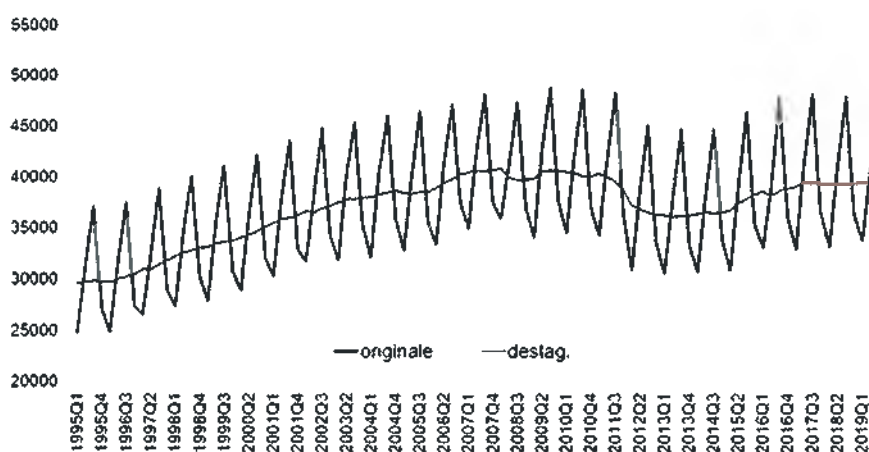
Con  $\Sigma_{t-1}$  si indica la matrice di varianza e covarianza del processo  $s_t$  al tempo t-1. La relazione di aggiornamento del filtro di Kalman per quello che riguarda la media  $s_t^*$  può essere interpretata come la regressione dello stato sull'errore di previsione  $e_t$ , dato da:

$$e_t = Y_t - \hat{Y}_t = Y_t - F_t G_t s_{t-1}^*$$



Il coefficiente di regressione  $R_i F_i (V_i + F_i R_i F_i)^{-1}$  è definito **guadagno di Kalman** e indica in quale misura l'errore di previsione è da attribuire all'innovazione e in quale misura al noise. Si riportano di seguito i grafici relativi alle serie trimestrali di traffico originali e destagionalizzate a tutto il secondo trimestre del 2019 per il traffico a due assi, componente con una stagionalità molto forte, e il traffico a tre e più assi, nel periodo storico considerato nell'analisi (dal primo trimestre del 1995).

**Fig. A1 – traffico a due assi nel trimestre: serie originale e destagionalizzata dei veicoli teorici medi giornalieri (dati trimestrali)**



**Fig. A2 – traffico a tre e più assi nel trimestre: serie originale e destagionalizzata dei veicoli teorici medi giornalieri (dati trimestrali)**

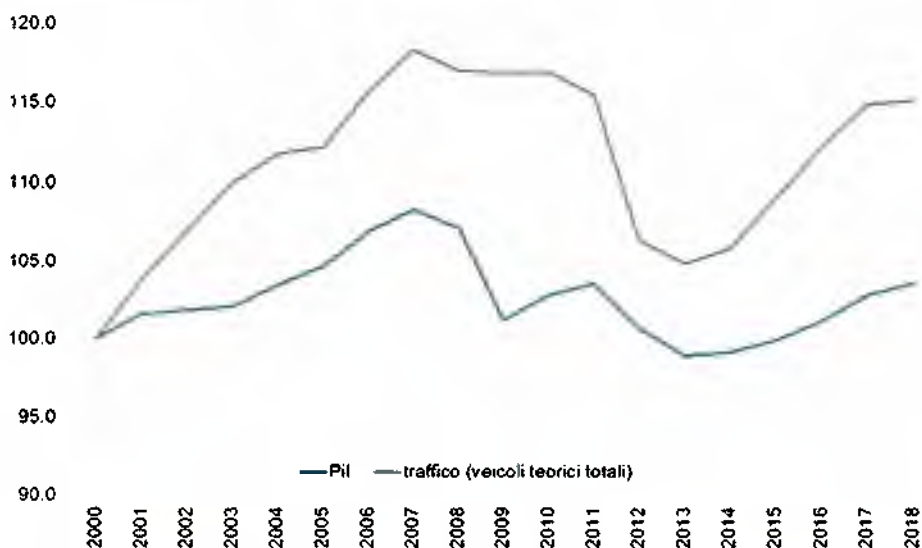


93

## 2- La struttura del modello: la relazione tra traffico e determinanti macro-economiche

Si è analizzata nel periodo storico considerato la relazione tra il traffico, distinto tra le componenti a due assi e a tre e più assi, e le principali determinanti macro-economiche e settoriali. In estrema sintesi nella figura A3 si rappresenta la relazione di lungo periodo tra traffico complessivo sulla rete di Autostrade per l'Italia e Pil nazionale. Dall'osservazione del grafico emerge la peculiarità del periodo 2008-2013, in cui gli effetti della recessione economica (che si è combinata a un aumento eccezionale dei prezzi dei carburanti negli anni 2012-'13) sul traffico si sono mostrati in maniera evidente: si è verificato un break strutturale in quella che era la relazione economia traffico nel decennio antecedente.

Fig. A3 - traffico totale e Pil reale: indici 2000=100 (dati annuali)



Dal 2014 si evidenzia un aumento delle sensibilità del traffico all'economia, a testimoniare il desiderio/la necessità di recuperare la mobilità andata persa con la crisi. Nel 2018 si è osservata una battuta d'arresto nella crescita del traffico sulla rete di Autostrade (+0.2% i veicoli teorici sull'intera rete), che ha coinciso con il deciso rallentamento dell'economia italiana (+0.7% il Pil reale nel 2018, dopo il +1.8% del 2017).

Allo stato attuale delle nostre conoscenze si è scelto un modello che permetta di dare maggior peso alle ultime osservazioni. La struttura selezionata è un modello dinamico, dove le crescite del traffico sono spiegate dalle dinamiche di economia e costi, più una parte di aggiustamento per

tenere conto della struttura di autocorrelazione presente negli errori. Tale tipologia di modello ci consente di cogliere meglio le dinamiche di traffico osservate negli ultimi anni. La struttura dei modelli dinamici considerati è schematizzata in figura A4.

Fig. A4 – i modelli dinamici con struttura autoregressiva negli errori

$$\Delta \log(\text{traffico}_t) = a1 * f(\text{esogene}_t) + a2 * \Delta \log(\text{traffico}_{t-1}) + \epsilon_t$$

Nel dettaglio le equazioni individuate per le due serie trimestrali di traffico sono riportate di seguito. I modelli individuati sono dinamici e le variabili sono inserite in differenze logaritmiche, quindi i parametri stimati, che risultano tutti significativi, rappresentano già le elasticità, riportate in tabella A2.

**(1) equazione del traffico a 2 assi (veicoli teorici trimestrali destagionalizzati)**

$$\Delta \log(\text{traffico\_2A})_t = a1 * \Delta \log(\text{costo\_reale\_viaggio})_t + a2 * \Delta \log(\text{consumi+})_t + a3 * \Delta \log(\text{consumi-})_t + a4 * \Delta \log(\text{costo\_reale\_viaggio\_treno})_t + a5 * \Delta \log(\text{traffico\_2A})_{t-1}$$

**(2) equazione del traffico a 3 e più assi (veicoli teorici trimestrali destagionalizzati)**

$$\Delta \log(\text{traffico\_3A})_t = +a1 * \Delta \log(\text{costo\_reale\_viaggio})_t + a2 * \Delta \log(\text{pil+})_t + a3 * \Delta \log(\text{pil-})_t + a4 * \Delta \log(\text{traffico\_3A})_{t-1} + a5 * \Delta \log(\text{traffico\_3A})_{t-2}$$

Tab. A2 - elasticità del traffico alle determinanti economiche e settoriali

	traffico a 2 assi	traffico a 3+ assi
Consumi/Pil +	1.06	1.32
Consumi/Pil -	0.94	0.96
costo reale viaggio	-0.08	-0.05
costo viaggio ferroviario	0.04	

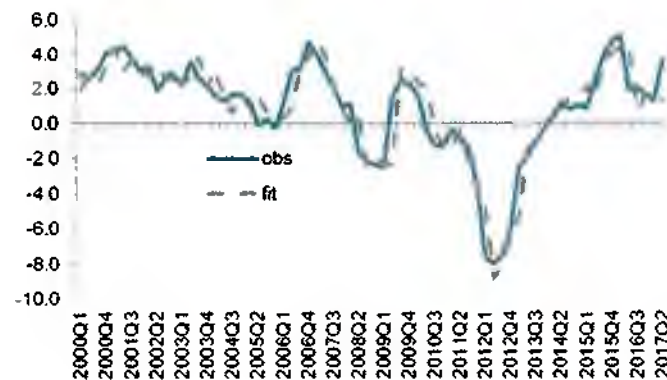
Le variabili esplicative, tutte destagionalizzate e trasformate in logaritmi, sono il Pil italiano a prezzi costanti (fonte Istat), i consumi finali interni, sempre a prezzi costanti (fonte Istat), il costo reale del viaggio autostradale e quello del trasporto ferroviario. Questi ultimi due sono ottenuti, rispettivamente, dalla combinazione tra prezzo del carburante (per il traffico a 3+ assi si considera il prezzo del gasolio alla pompa, per i 2 assi una media pesata tra benzina e gasolio, con pesi in funzione della composizione del parco) e tariffa autostradale e dall'indice Istat del costo del trasporto ferroviario passeggeri; tutte le variabili di costo sono considerate in termini reali, ossia rapportate all'inflazione generale (indice dei prezzi al consumo Istat). Nei modelli sono state



distinte le variazioni positive e negative dell'economia, che mostrano una maggior tenuta del traffico a fronte di cali di consumi e Pil, indicando come la mobilità qualificata sia un servizio cui è difficile rinunciare.

In ultimo è presente una parte di aggiustamento, per tenere conto della struttura di autocorrelazione presente negli errori dei modelli. I coefficienti stimati per le componenti autoregressive sono inferiori all'unità, a garanzia di un comportamento non esplosivo dei modelli.

**Fig. A5 – traffico a 2 assi, serie trimestrale destagionalizzata: tassi di variazione sul trimestre corrispondente**



La stima è stata effettuata con il metodo dei minimi quadrati ponderati, al fine di dare un peso maggiore agli errori commessi negli ultimi periodi. I valori di  $R^2$  dei modelli sono pari a 0.99, segno di un ottimo potere esplicativo dell'andamento storico del traffico.

**prometela spa**  
il consigliere delegato  
Giorgio Boari



**Fig. A6 – traffico a 3 e più assi, serie trimestrale destagionalizzata: tassi di variazione sul trimestre corrispondente**



Le buone performance di stima dei modelli sono confermate dall'analisi riportata nelle figure A5 e A6, in cui si confrontano le variazioni percentuali tendenziali del traffico osservate e stimate dal modello. C'è una buona capacità di cogliere il segno (corretto nel 93% dei casi per i 2 assi e nel 96% per i 3+ assi) e intensità delle variazioni osservate nel periodo di stima, con un errore medio contenuto, sia per i veicoli a 2 assi che per quelli a 3 e più assi. Una misura sintetica della performance di stima è data dal MAPE (Mean Absolut Percentual Error, cioè la media dei valori assoluti degli errori commessi nel periodo di stima): per entrambi i modelli è pari a 0.6% e si riduce negli anni recenti.





**prometeia**

## **Lo scenario di medio-lungo periodo**

Le determinanti macroeconomiche e gli impatti attesi sul traffico

AGOSTO 2019

**autostrade** // per l'Italia

BP



- **Le determinanti macroeconomiche**
- **Gli impatti attesi sul traffico**



**Prometeia**



→ **Le determinanti macroeconomiche**

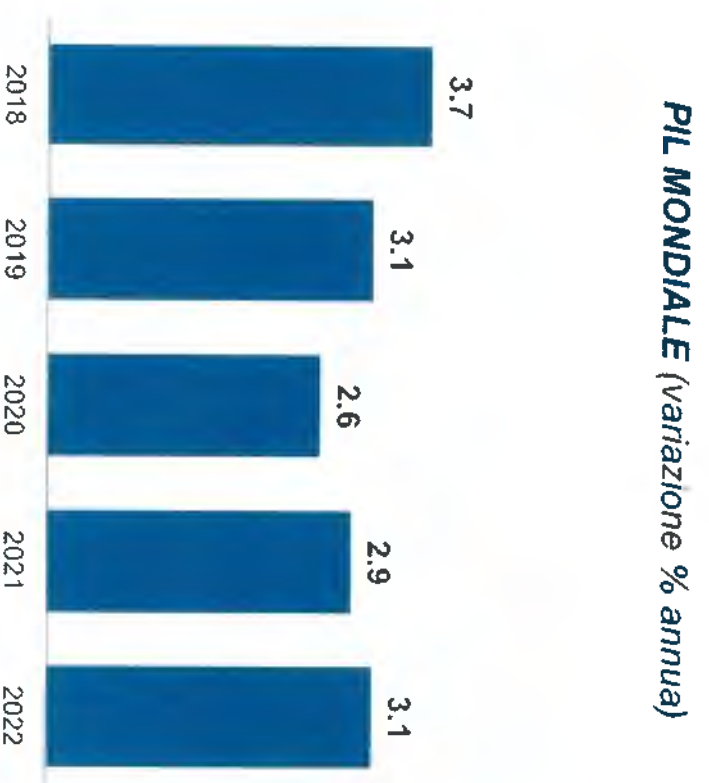
→



# Le ipotesi dello scenario

Crescita dell'economia mondiale in rallentamento nel 2019-'20

## PIL MONDIALE (variazione % annua)



Fonte: Rapporto di previsione (Rdp) Prometeia

- Nessun ulteriore inasprimento delle **tensioni commerciali** tra Usa e Cina
- Sono evitati i dazi sull'**auto europea**
- Uscita senza accordo del Regno Unito dall'**UE (Hard Brexit)**
- Sostegno delle **politiche economiche** alla crescita negli Usa, Cina e Uem
- **Progressiva decelerazione** dei ritmi espansivi in Cina

# Prevalgono i rischi al ribasso

Protezionismo e sfide del settore *automotive* sono i principali



Tensioni commerciali  
Usa-Cina

I rischi

Rischio dazi su auto UE



Difficile dialogo con l'UE



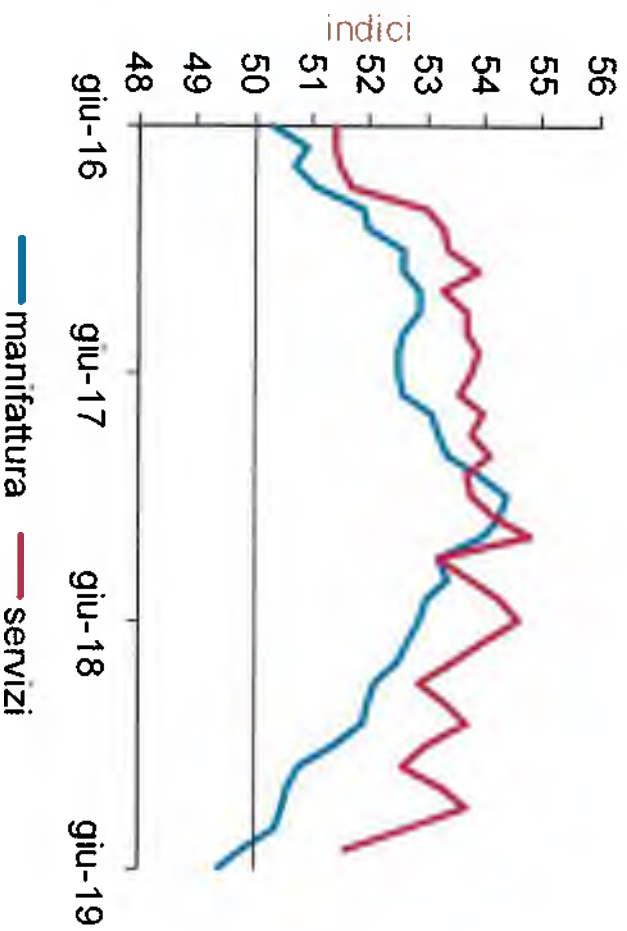
Sfida dell'auto  
elettrica



# I dazi pesano su manifattura e commercio internazionale

I servizi tengono?

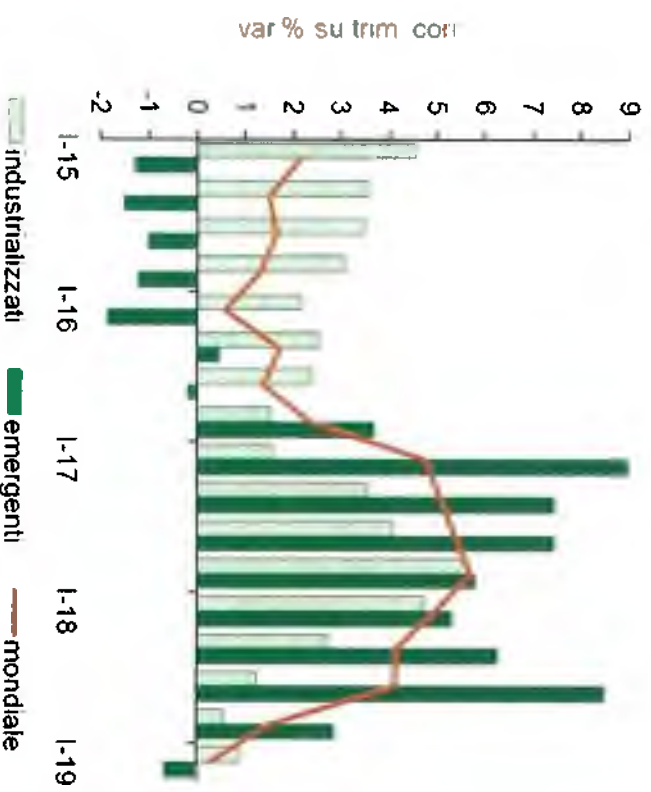
PMI MONDIALI MANIFATTURA E SERVIZI



Fonte elaborazioni Prometeia su dati Thomson Reuters e CPB



COMMERCIO INTERNAZIONALE



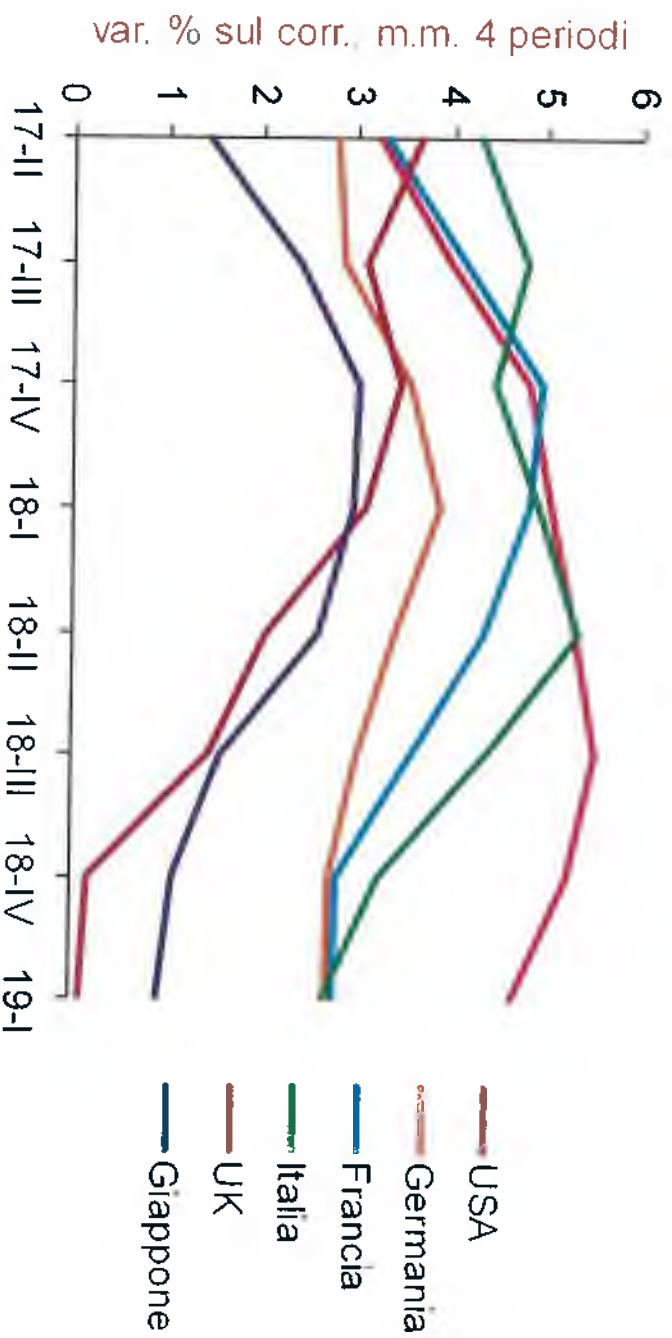
Lo scenario di medio-lungo periodo | Autostrade per l'Italia 6

53

# Il ciclo degli investimenti rallenta

Fase matura del ciclo e rallentamento del commercio internazionale

INVESTIMENTI TOTALI

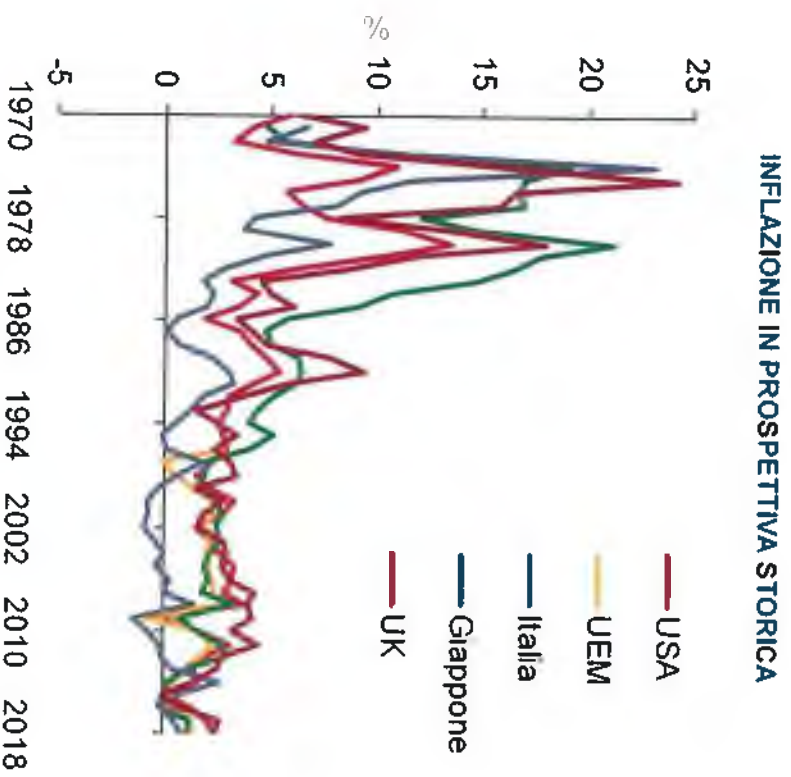


Fonte elaborazioni Prometeia su fonti varie

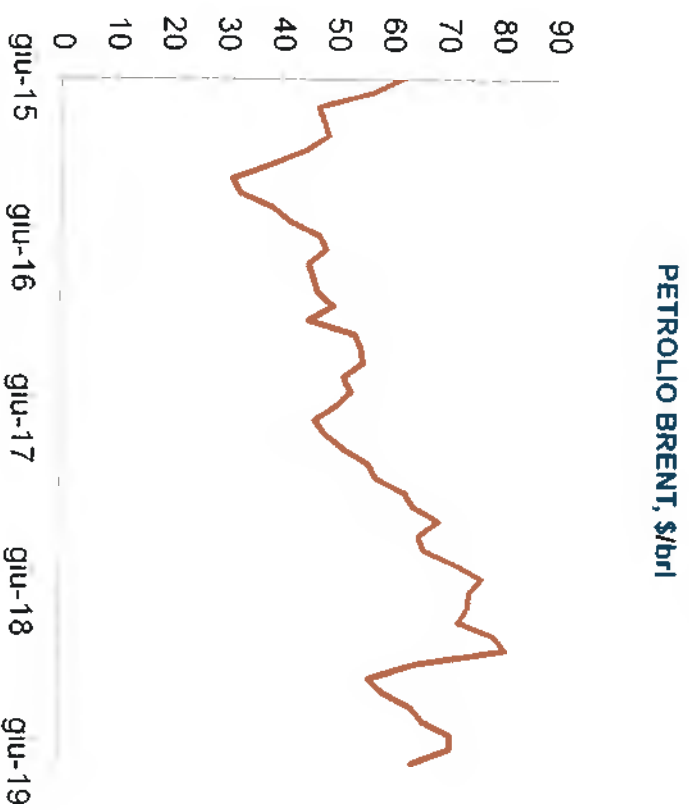
3

# L'inflazione rimane storicamente contenuta

Nessuna particolare spinta inflattiva dal prezzo del petrolio



Fonte elaborazioni Prometeia su fonti varie



Fonte elaborazioni Prometeia su dati Thomson Reuters



# Scenario internazionale

In graduale ripresa solo dal 2021

## Principali variabili internazionali Var. % medie annue

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PIL</b>					
Stati Uniti	2.9	2.3	0.9	1.4	1.8
Giappone	0.8	0.7	0.6	0.8	1.0
Uem	1.9	1.1	1.0	1.1	1.3
- Germania	1.4	0.6	0.7	1.1	1.3
- Francia	1.7	1.1	0.9	1.1	1.2
Russia	2.3	1.3	1.6	1.8	2.1
Brasile	1.1	0.8	1.4	1.8	1.9
Cina	6.6	5.9	5.0	5.0	4.8
India	7.3	6.8	6.6	6.9	7.1
<b>PIL mondiale</b>	<b>3.7</b>	<b>3.1</b>	<b>2.6</b>	<b>2.9</b>	<b>3.1</b>
<b>Commercio mondiale</b>	<b>3.3</b>	<b>2.8</b>	<b>2.4</b>	<b>2.8</b>	<b>3.3</b>
<b>Petrolio Brent (\$ barile)</b>	<b>71.6</b>	<b>63.8</b>	<b>62.3</b>	<b>65.5</b>	<b>70.8</b>

Fonte: Rdp Prometeia

→ Rallentamento del ciclo economico mondiale nel 2020, guidato dalle economie mature e dalla Cina; il commercio internazionale è atteso in ulteriore attenuazione, anche a causa delle politiche protezionistiche

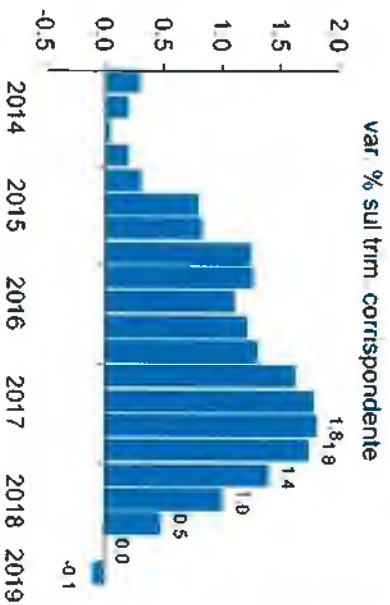
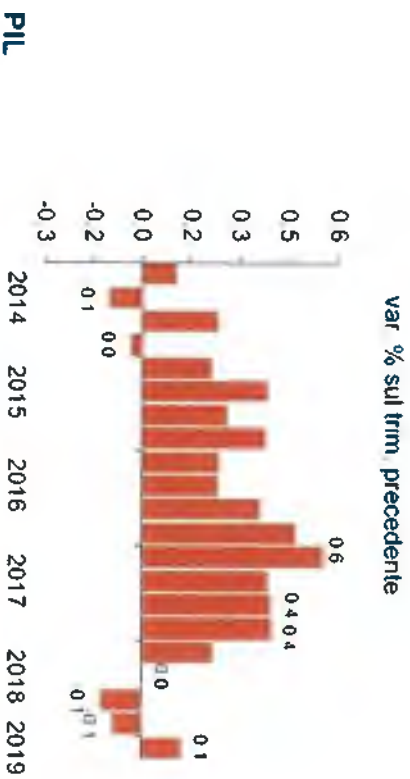
→ Nel 2021-22 il graduale dissolversi degli elementi di incertezza favorirà una ripresa del ciclo internazionale, affiancata da un maggiore slancio degli scambi commerciali



**Prometeia**

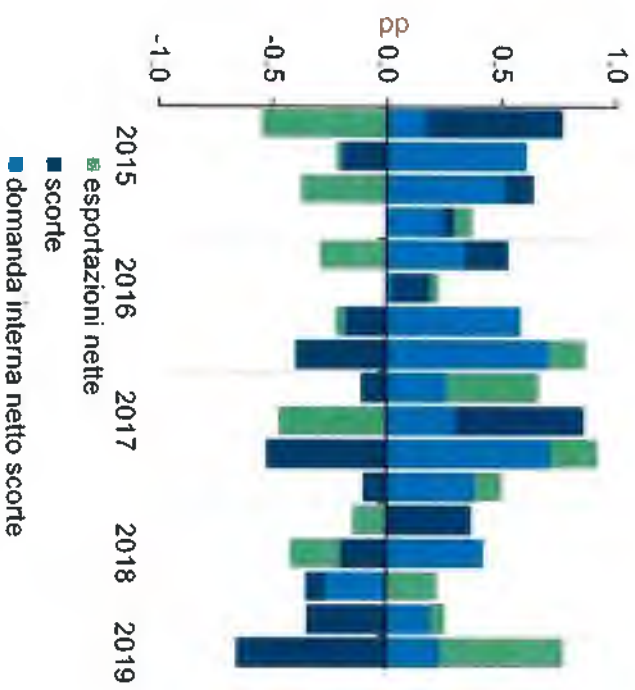
# Economia italiana in altalena

La recessione «tecnica» della seconda metà del 2018 si è interrotta ma permangono elementi di fragilità



Fonte Istat

**CONTRIBUTI ALLA CRESCITA DEL PIL**  
trimestre precedente

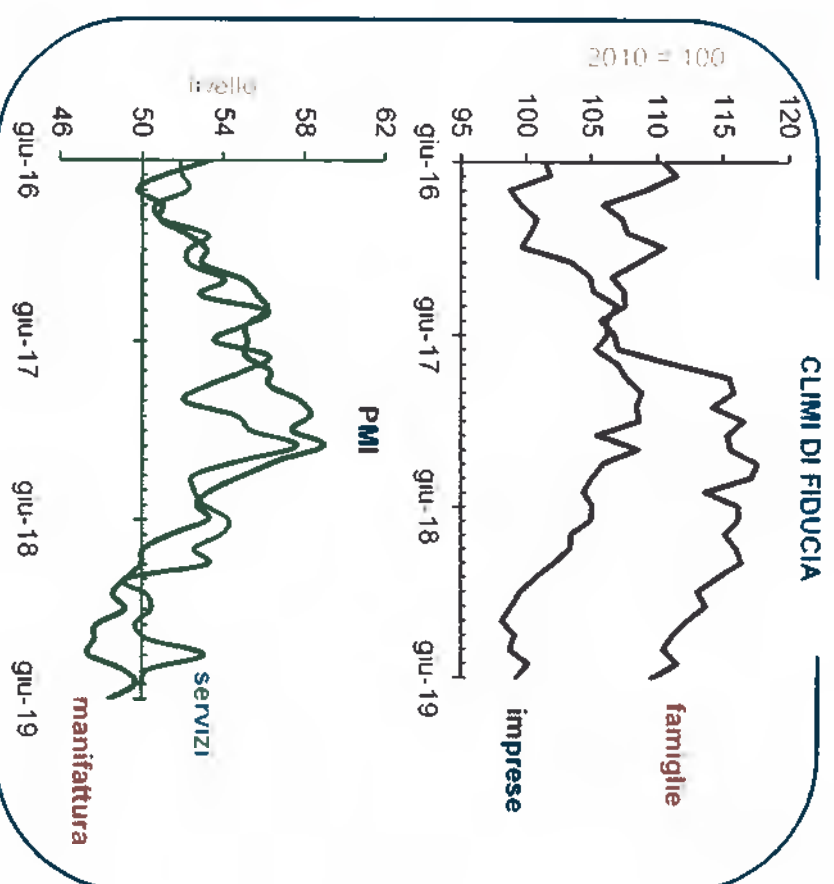
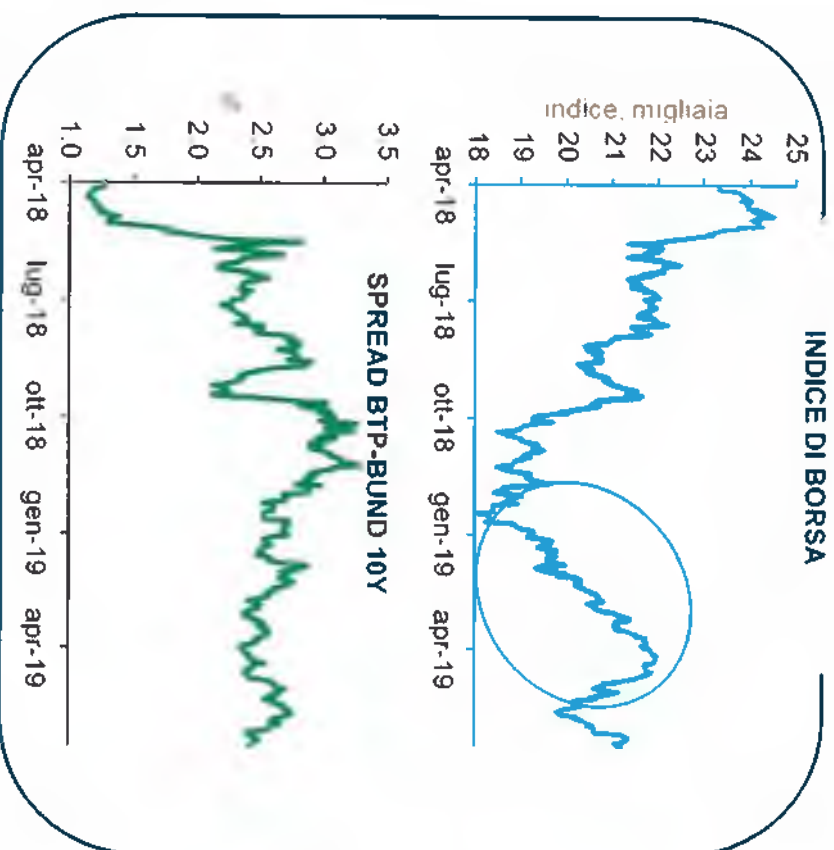


→ Nonostante il lieve recupero del primo trimestre 2019 l'economia permane in una sostanziale stagnazione



# Segnali contrastanti nel primo semestre

Si stima un PIL stabile ma con rischi di un nuovo segno negativo



Fonle Thomson Reuters e Istat

→ Nel primo semestre si è registrato un tono positivo sui mercati finanziari, al quale si sono però contrapposti segnali di deterioramento della fiducia di famiglie e imprese e degli indici di attività nel manifatturiero



B

# Scenario Italia al 2022

Un 2019 in stagnazione

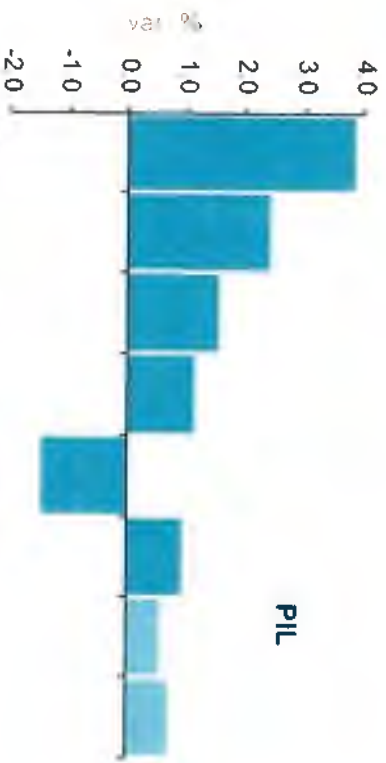
	var.% prezzi costanti				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PIL</b>	0.7	0.1	0.5	0.7	0.8
spesa delle famiglie	0.6	0.5	0.8	0.7	0.6
investimenti in macch. e att.	3.9	-1.7	0.9	1.8	2.2
investimenti in costruzioni	2.2	3.5	2.2	1.7	1.5
esportazioni	1.4	2.2	1.4	2.4	3.1
importazioni	1.8	1.1	2.9	3.4	3.6
prezzi al consumo	1.1	0.5	0.9	1.2	1.6

Fonte Rdp Prometeia

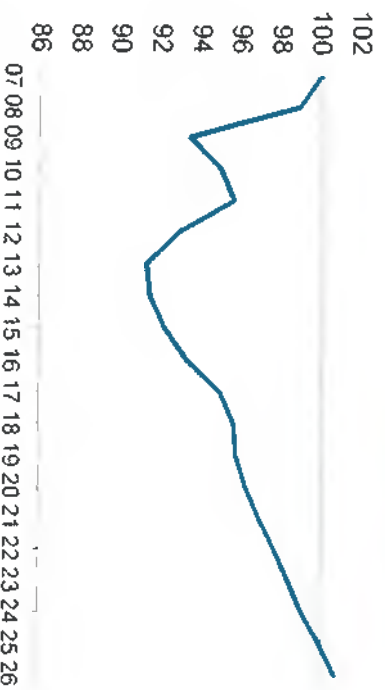
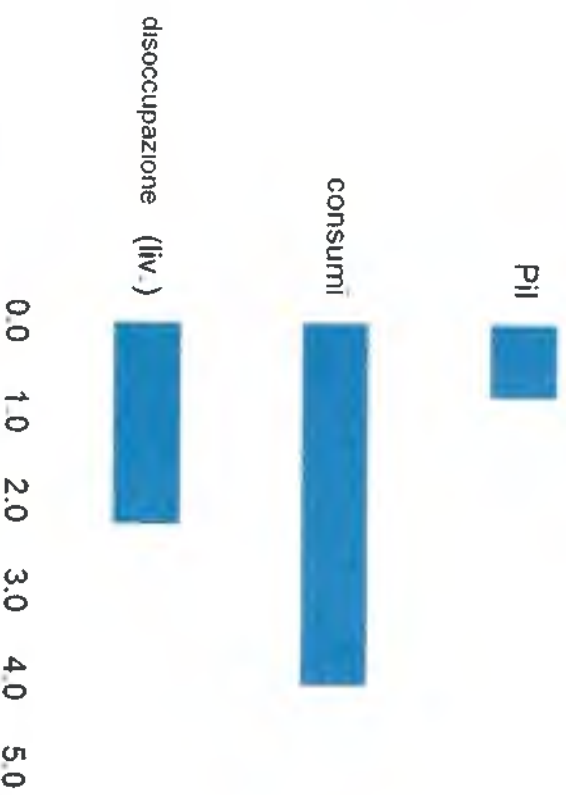
→ Nel 2019 l'economia risulta penalizzata da una domanda interna leggermente negativa (a causa dell'arretramento degli investimenti delle imprese) e da una domanda estera in crescita moderata

# Scenario Italia al 2026

Nel 2026 Pil e consumi avranno superato i livelli reali del 2007



var. % 2026/2007



Fonte Rdp Prometeia

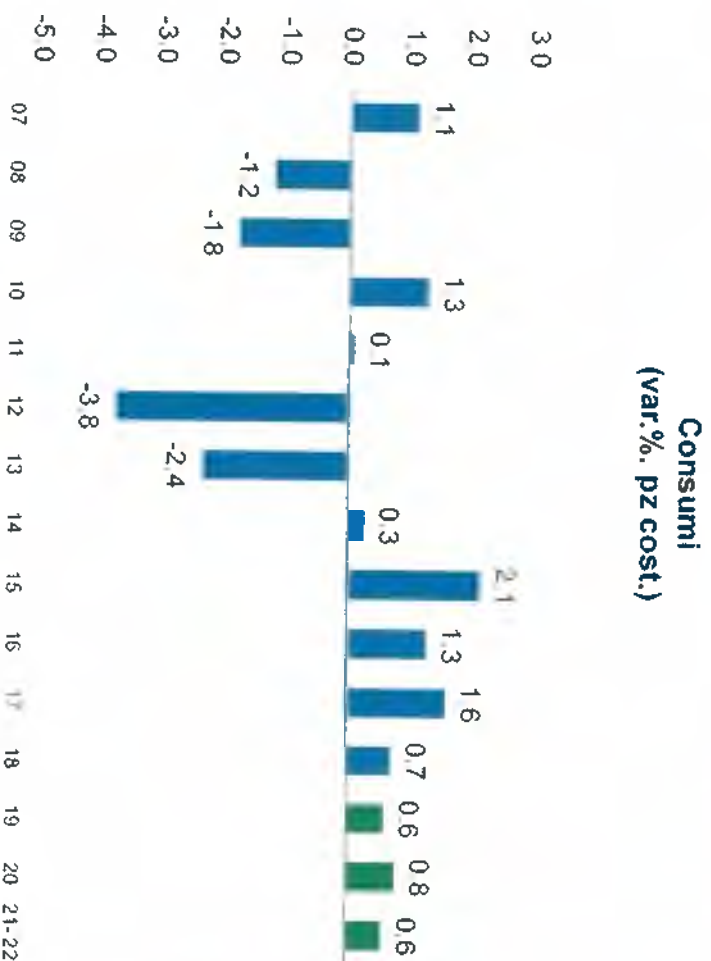
→ Il Pil è atteso recuperare il livello pre-crisi nel 2025, i consumi nel 2021. La disoccupazione è prevista a 8.4% nel 2026, ancora sopra al livello del 2007 (6.1%)



B

# I consumi manterranno un'intonazione positiva

Nel breve termine, il trend di crescita è debole



	2018	2019	2020	2021-22
<b>Alimentari, bev.*</b>	-0.5	0.0	0.3	0.3
<b>Beni durevoli</b>	3.6	1.4	1.5	0.9
<b>Servizi</b>	0.7	1.1	1.0	0.9

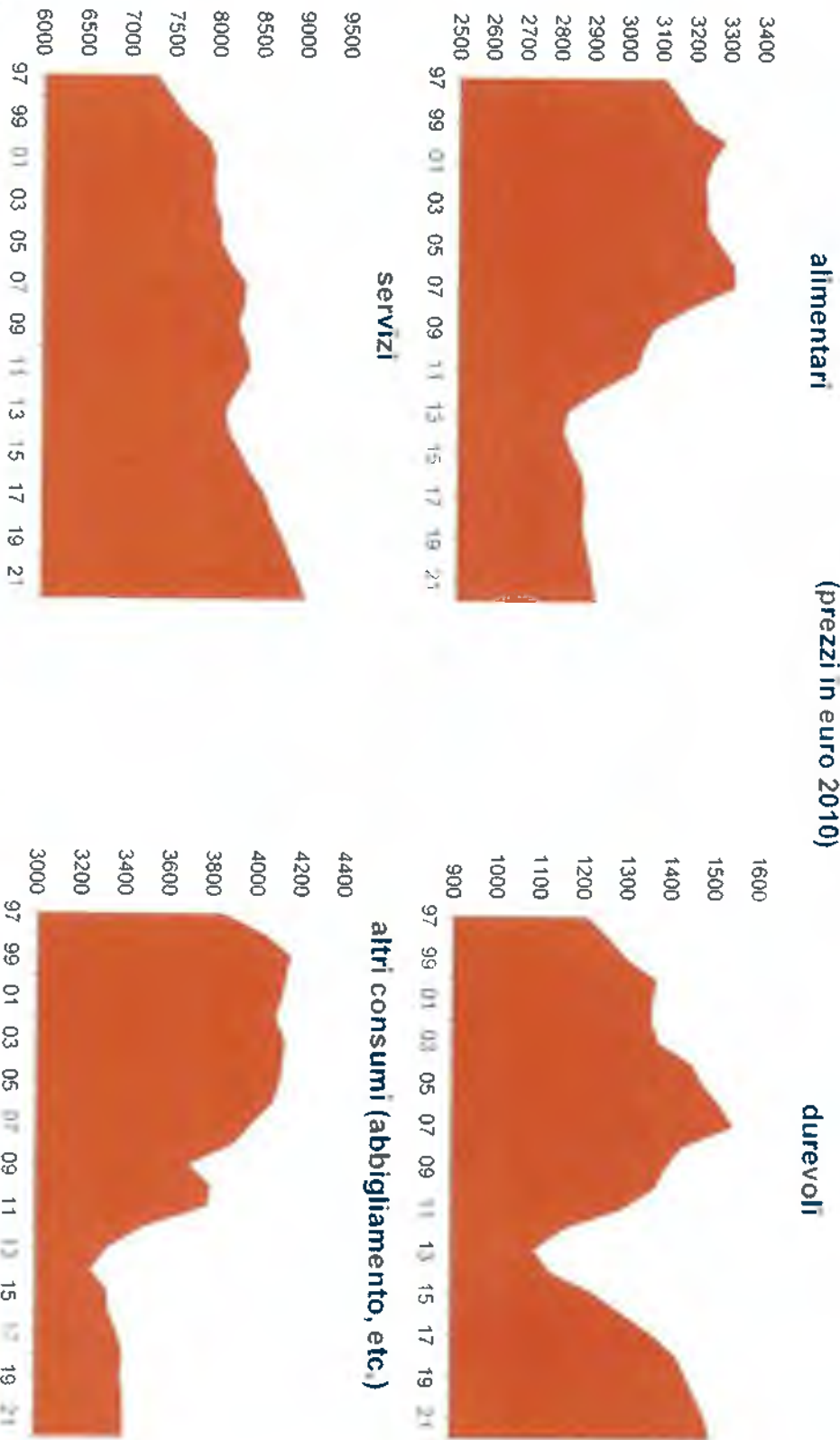
Fonte: Rapporto di previsione Prometeia  
\* Previsioni Prometeia Club Consumo

→ Nel 2018, in base ai dati Istat, la ripresa dei consumi interni si è attenuata. Nel 2019 in media d'anno la crescita dei consumi interni (0.6%) non dovrebbe discostarsi in modo significativo da quella del 2018, con una decelerazione significativa dei durevoli e un recupero parziale dei beni ad alta frequenza di acquisto (sostenuti da politiche dei redditi)

# La composizione dei consumi al 2022

Solo i servizi supereranno i livelli pre-crisi

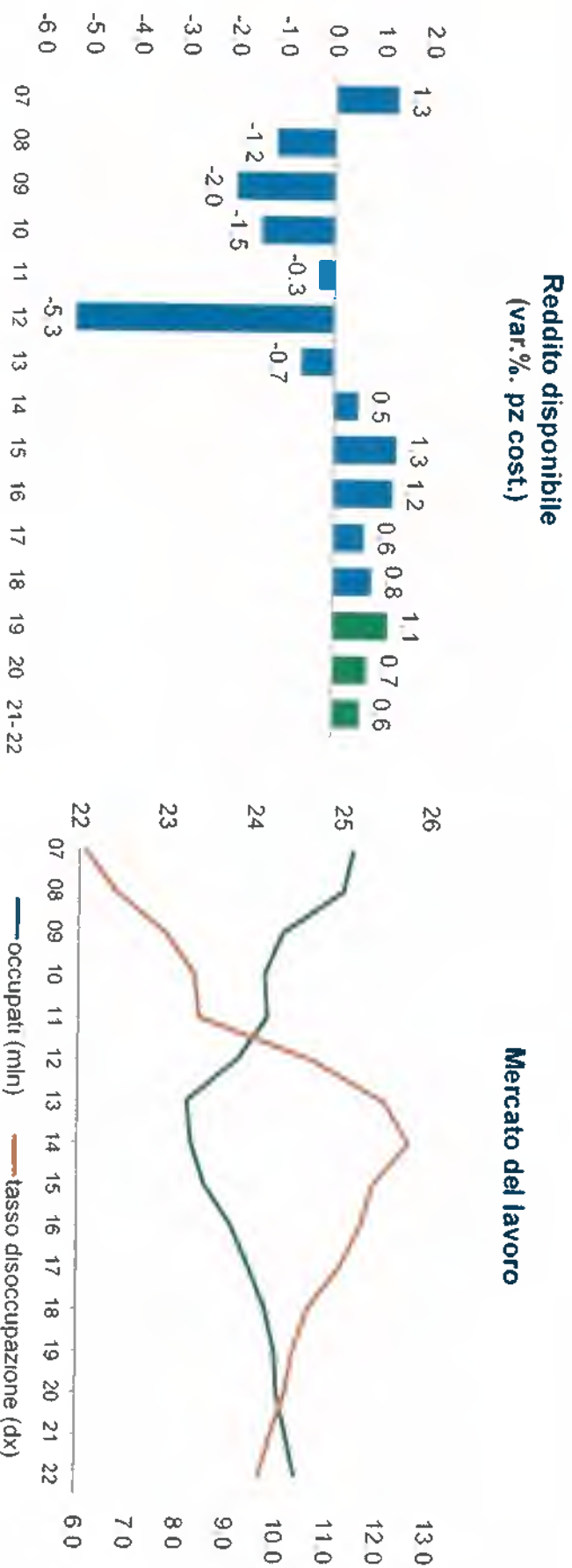
## Consumi pro-capite (prezzi in euro 2010)



FP

# Le determinanti dei consumi

Impulso positivo ai redditi dalla politica di bilancio



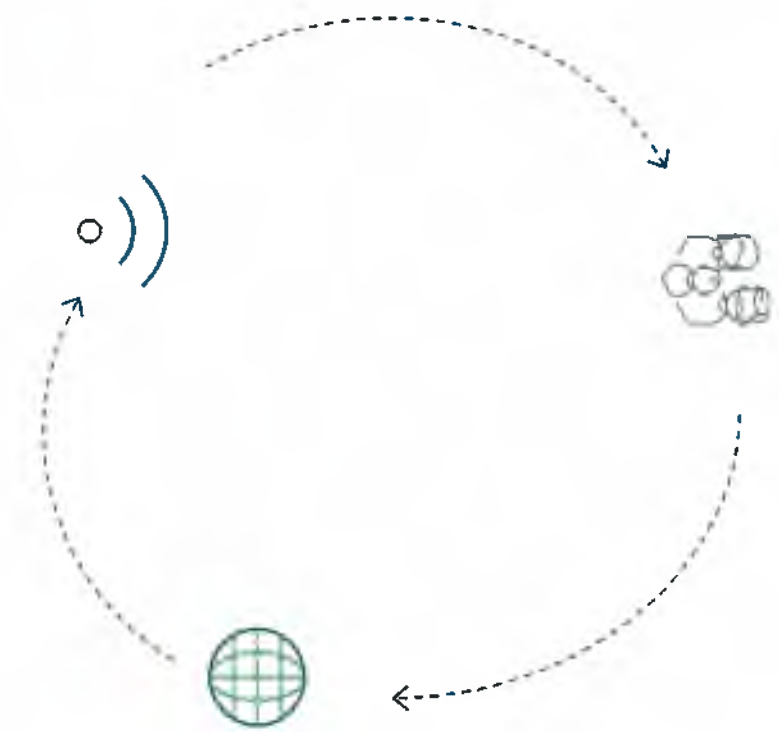
Fonte Rdp Prometeia

→ Nel 2019 il reddito disponibile delle famiglie riceverebbe impulso dalla dinamica positiva dell'occupazione e dall'intonazione moderatamente espansiva della politica di bilancio. Nel 2020 è atteso crescere a ritmi più contenuti principalmente per il rialzo dell'inflazione, su cui si manifesterà l'impatto dell'aumento delle aliquote Iva più basse (da 4 a 6% e da 10 a 12%) ipotizzato nello scenario

ES

# Le determinanti dei consumi: tendenze di medio termine

Le imprese dovranno adattare la propria offerta verso fattori sociali e demografici, in un contesto di cambiamenti tecnologici sfidanti



## DEMOGRAFIA

riduzione e invecchiamento della popolazione, nuclei familiari più piccoli



## STILI DI VITA

orientamento salutistico, cura e benessere personale, attenzione alla sostenibilità ambientale, consumi esperienziali, condivisione



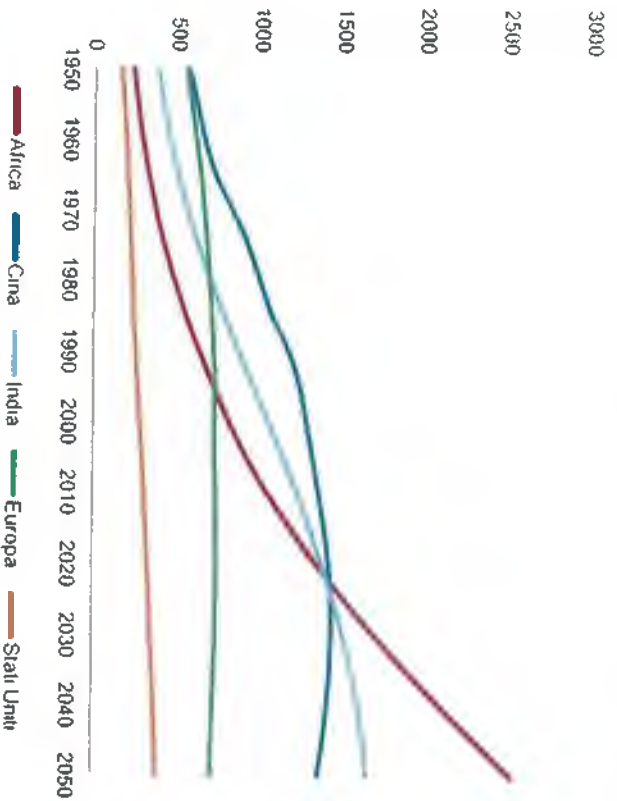
## TECNOLOGIA

Mobile, IoT, e-commerce, smart mobility

# Le determinanti dei consumi: demografia

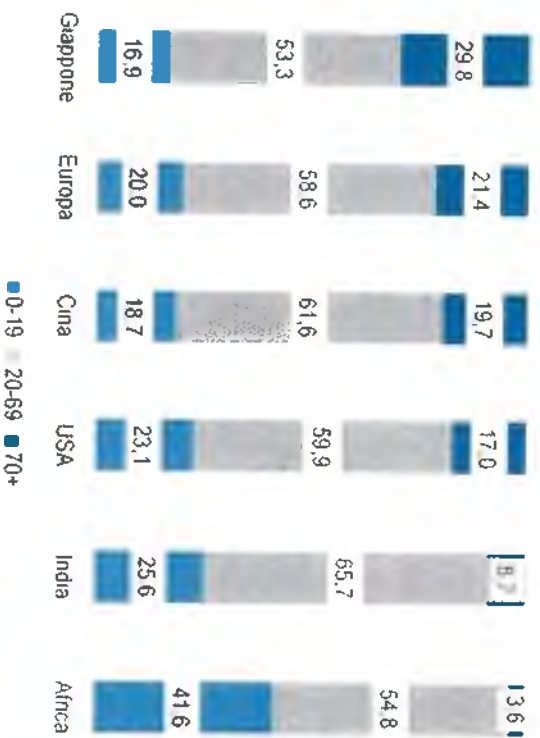
La popolazione africana è attesa raddoppiare al 2050, invecchiamento modifica la struttura

Popolazione in milioni



Fonte Nazioni Unite

Popolazione al 2050 per classi di età distribuzione percentuale



→ Cina e paesi industrializzati dovranno fare i conti con l'invecchiamento demografico, mentre Africa e India beneficeranno di una popolazione in espansione



FB



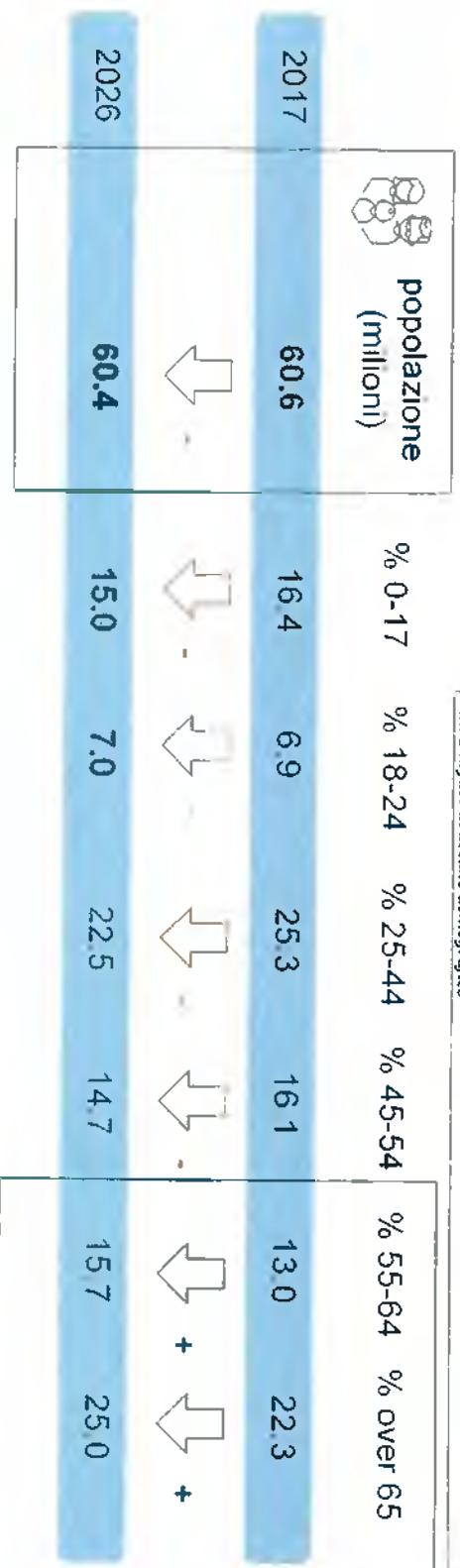
# Demografia: in Italia peserà l'invecchiamento...

Nel 2026 ¼ della popolazione italiana avrà oltre 65 anni

**Istat, crollano le nascite: -4%. E' il dato più basso dall'1861**



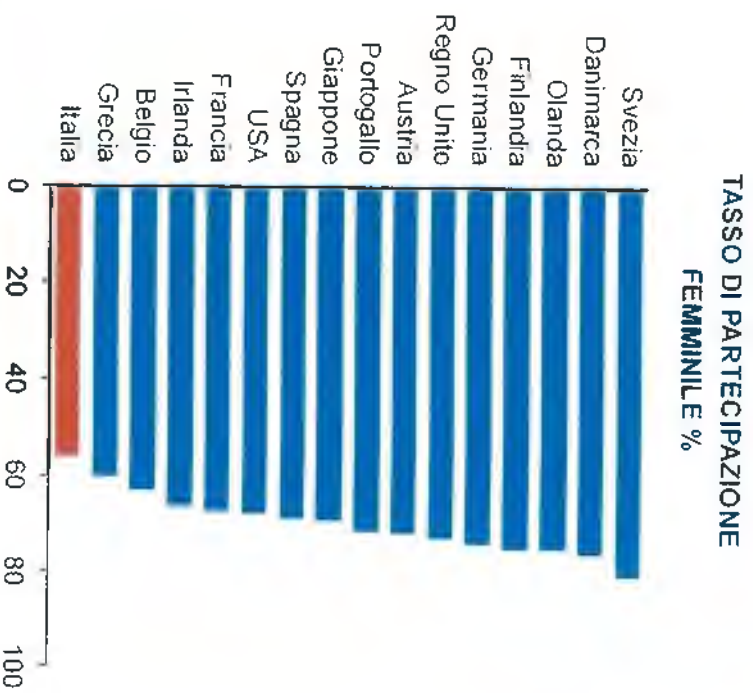
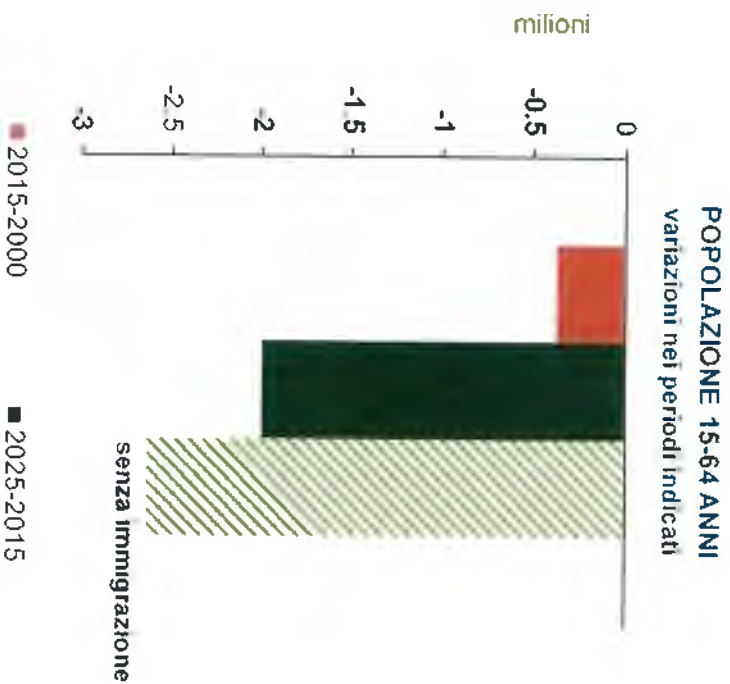
*Dal 2015 la popolazione residente in Italia è in diminuzione configurando per la prima volta negli ultimi 90 anni una fase di declino demografico*



Fonte: elaborazioni Prometeia su dati Istat (popolazione residente)

## ...e il calo della popolazione attiva

Popolazione in calo freno alla crescita, ma spazio dalla partecipazione femminile

















Fonte: elaborazioni Prometeia su dati UN ed Eurostat

→ Oltre ad un impatto positivo sulla popolazione attiva, la maggiore partecipazione femminile può dare impulso ai consumi (soprattutto servizi) e alla domanda di mobilità familiare



# Le determinanti dei consumi: differenti stili di vita

Comportamenti di consumo differenti per stili di vita e rispetto ai coetanei di 10 anni fa

età della persona di riferimento	spesa superiore alla media (in % del budget)			Rispetto ai coetanei di 10 anni fa...
18-34	 Mobili ed elettrod.	 abbigliamento	 ristorazione	Quotidiani  TV  Internet  Pratica Sport 
Oltre 65	 abitazione	 salute	 alimentari	Quotidiani  Internet  Teatro, cinema, musei  Pratica Sport 

Fonte: elaborazioni Prometeia su dati Istat



# Le determinanti dei consumi: il ruolo della tecnologia

Effetti sulla fruizione dei consumi culturali/ricreativi, sui canali di acquisto, sulla gestione della casa sulla mobilità

## Consumi digitali



- +187%, crescita degli acquisti in volume negli ultimi 10 anni
- il 94% degli italiani possiede uno smartphone

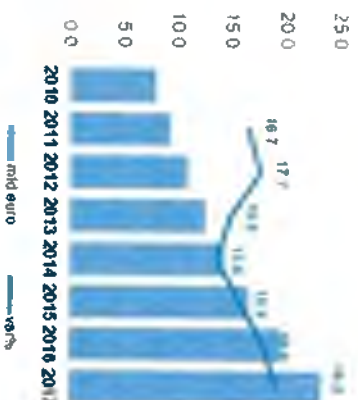


- -6% vendite prodotti fisici home-video
- +72% digitale (quasi il 22% del mercato)



- -42% gli acquisti in volume di quotidiani e riviste negli ultimi 10 anni
- +21% crescita contenuti per e-book

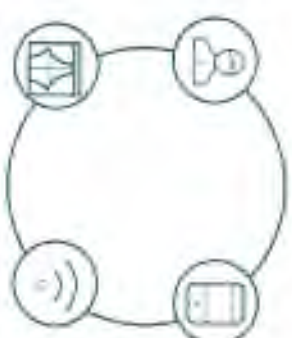
## E-commerce



Fonte: eStat Prometeia su Osservatorio e-commerce B2C. Mercati Forum

- rapido sviluppo dell'e-commerce, che accorcia la distanza dagli altri paesi europei
- sempre più beni nel carrello online degli italiani

## IoT



- Controllo della casa da remoto, grazie alla connessione tra dispositivi
- Migliora la sicurezza e il comfort
- Smart mobility

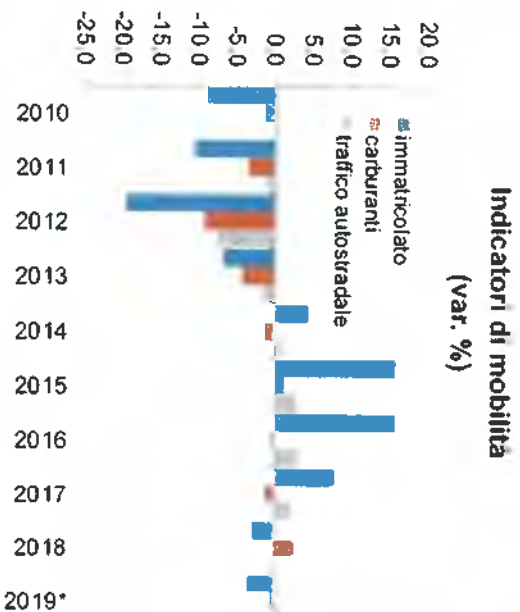


Prometeia

93

# I riflessi sulla domanda di mobilità

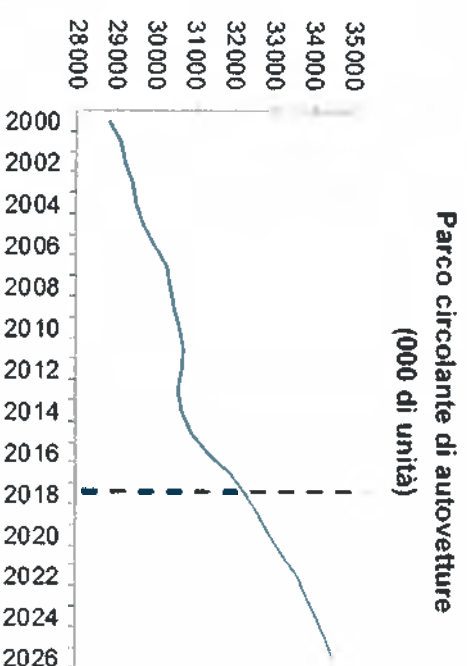
Cosa ci possiamo aspettare



\* a tutto giugno 2019

Fonte: elaborazioni Prometeia su dati Unrae, Ministero dello Sviluppo Economico e Autostrade

→ Dopo essere cresciuta a ritmi elevati nel triennio 2014-2016 sulla spinta della ripresa dei redditi e del mercato del lavoro, la domanda di autovetture ha rallentato nel 2017 per poi presentarsi di nuovo in ripiegamento nel 2018-2019



→ La crescita del parco circolante è attesa proseguire a tassi via via decrescenti dal 2023, quando si sconta un livello di motorizzazione già prossimo alla saturazione, date anche le tendenze demografiche

# La domanda di mobilità

## Sintesi

---

- Nel medio periodo il mezzo proprio rimarrà la principale modalità per gli spostamenti
- L'invecchiamento della popolazione e l'emergere di nuove generazioni meno propense all'auto sosterranno però un cambiamento nel suo utilizzo
- Dal possesso alla condivisione (car pooling, car sharing), non solo per fattori demografici ma anche per motivi economici (permangono vincoli di reddito)
- Continuerà ad aumentare la penetrazione delle modalità alternative per il traffico passeggeri su medio-lunga percorrenza, anche se il grosso dello spostamento è già avvenuto con la diffusione dell'Alta Velocità e dei voli low cost
- E' atteso un modesto incremento per la quota del trasporto ferroviario sul traffico merci, in linea con gli obiettivi del governo («cura del ferro»)
- E' previsto in ulteriore riduzione il peso della manifattura sull'economia italiana (meno merci più servizi)
- Il ruolo crescente dell'e-commerce modificherà i processi logistici contribuendo a un aumento delle percorrenze legato all'esigenza di consegne più frequenti



**Prometeia**



**Prometeia**

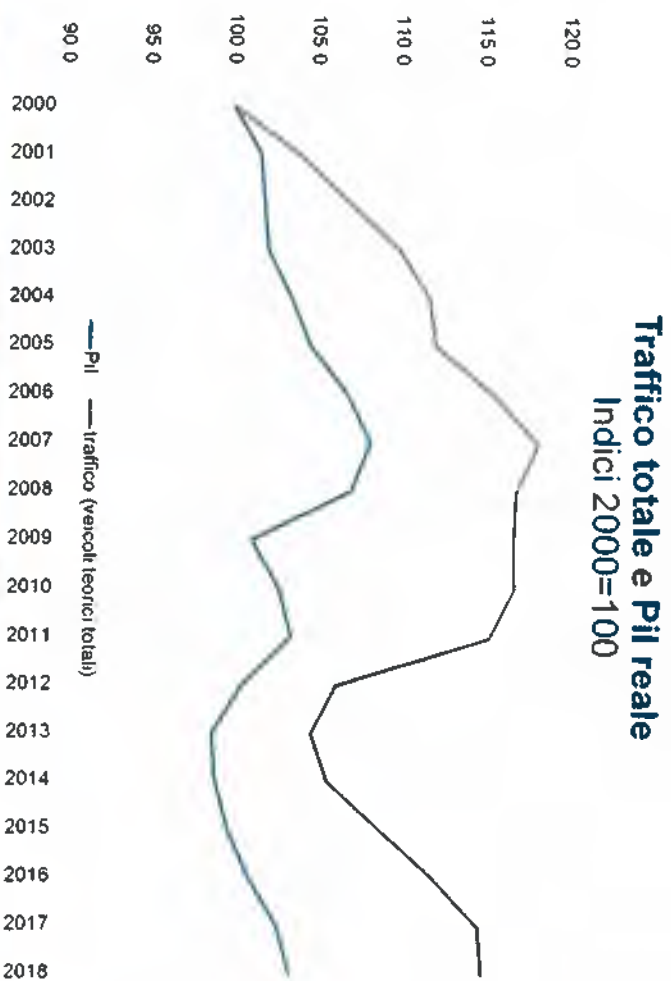
→  
→  
**Gli impatti attesi sul traffico**



SP

# Traffico

La relazione economia-traffico



elasticità modello dinamico		
consumi/Pil +	2 assi	3+ assi
consumi/Pil -	1.06	1.32
costo reale viaggio	0.94	0.95
	-0.08	-0.05

nota: l'elasticità alla variabile economica è differenziata a seconda di crescite (+) o cali (-) della stessa

Fonte elaborazioni Prometeia su dati Istat e Autostrade

**Prometeia**

→ Nel periodo 2008-2013 gli effetti della recessione economica (combinata a un aumento eccezionale dei prezzi dei carburanti) sul traffico si sono mostrati in maniera evidente

→ Dal 2014 si è osservato un aumento della reattività del traffico all'andamento dell'economia, a testimoniare il desiderio/la necessità di recuperare la mobilità andata persa con la crisi

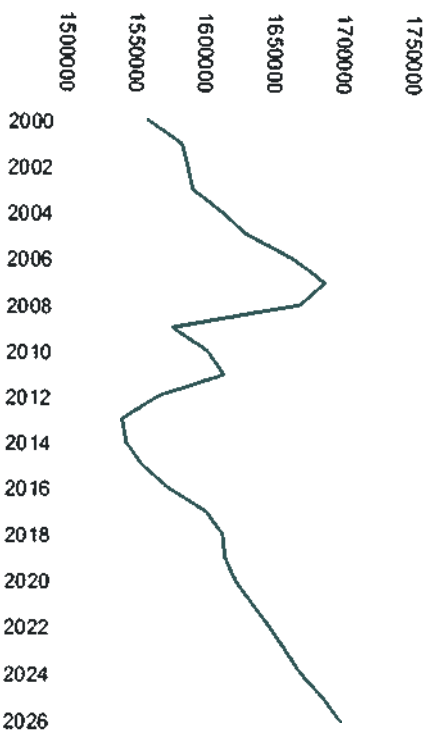
→ Nel 2018 si è osservata una battuta d'arresto nella crescita del traffico sulla rete di Autostrade (+0.2% i veicoli teorici sull'intera rete), che ha coinciso con il deciso rallentamento dell'economia italiana (+0.7% il Pil reale, dopo il +1.8% del 2017)



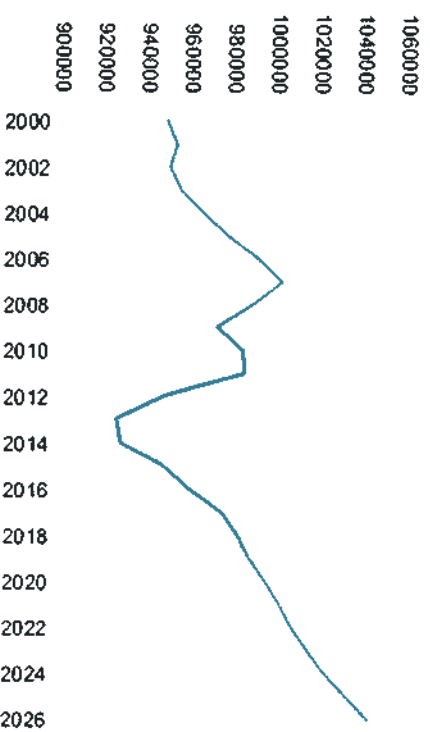
# Traffico

Le ipotesi sui driver

**Pil**  
Livelli reali



**Consumi**  
Livelli reali



	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Pil	oss 0.7	prev 0.1	prev 0.5	prev 0.7	prev 0.8	prev 0.7	prev 0.7	prev 0.9	prev 0.8
consumi	0.7	0.6	0.8	0.6	0.5	0.8	0.7	1.0	0.9

var. %

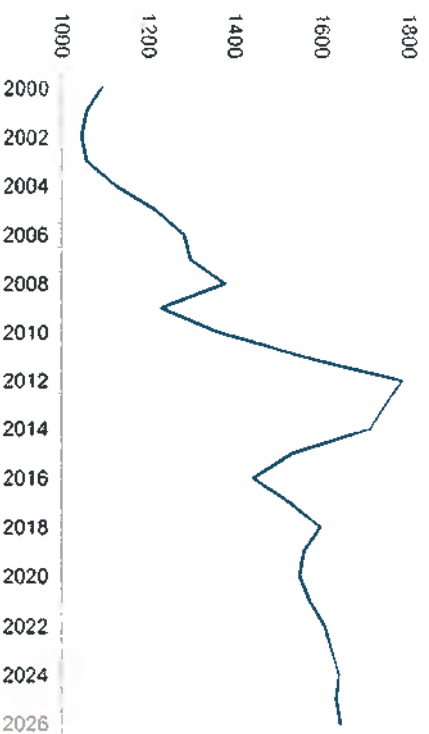
→ Dopo una sostanziale stagnazione nel 2019, il Pil è atteso in ripresa per ritornare a crescere intorno al potenziale dal 2021, la crescita dei consumi, ancora modesta nel 2019, si allineerà a quella del reddito disponibile dal 2020

# Traffico

Le ipotesi sui driver

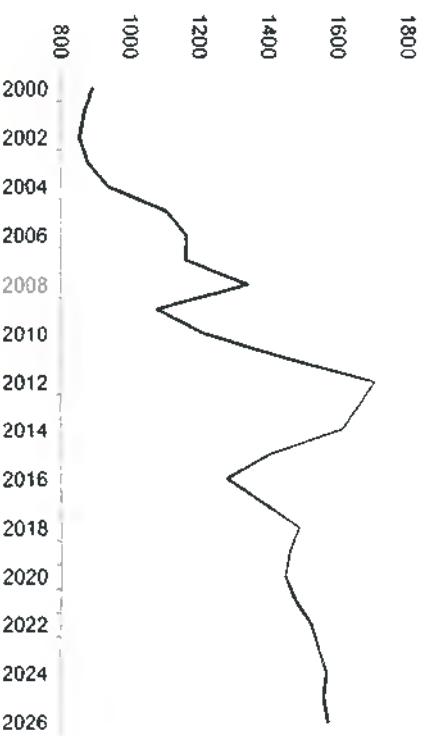
### Prezzo benzina

Euro per 000 lt



### Prezzo gasolio

Euro per 000 lt



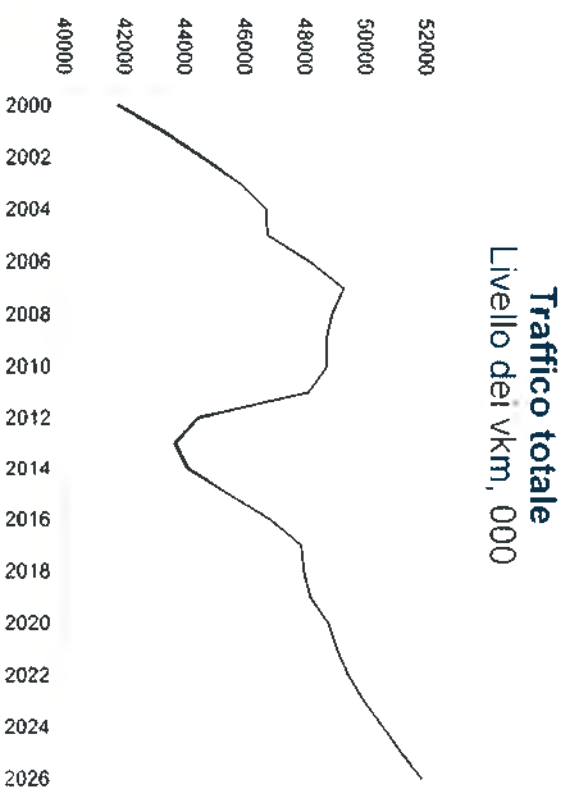
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
oss	4.6	-2.4	-0.6	1.5	2.3	1.0	1.1	-0.4	0.6
prezzo benzina	7.5	-1.8	-0.9	2.0	3.1	1.4	1.5	-0.5	0.8
prezzo gasolio									

Var. %

→ In assenza di particolari tensioni sul prezzo del Brent, lo scenario atteso per i prezzi dei carburanti alla pompa è moderato, il livello nominale rimarrebbe inferiore ai picchi sperimentati nel 2013 anche a fine periodo

# Traffico

La storia recente e le attese



2018	2019 *	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
oss	prev	prev	prev	prev	prev	prev	prev	prev	
48002	48214	48816	49101	49483	49998	50627	51237	51903	
0.2	0.4	1.2	0.6	0.8	1.0	1.3	1.2	1.3	
vkm totali (livelli)		vkm totali (livelli)		vkm totali (livelli)		vkm totali (livelli)		vkm totali (livelli)	
vkm totali (var. %)		vkm totali (var. %)		vkm totali (var. %)		vkm totali (var. %)		vkm totali (var. %)	

\* Per il 2019 si è considerata la stima fonte Autostrade per l'Italia

→ Il traffico sull'intera rete Autostrade, superato il biennio 2018-'19, potrà tornare a crescere a tassi attorno al punto percentuale in media annua nell'intervallo 2020-'26, in un contesto di crescita economica progressiva ma lenta, nel 2026 i veicoli chilometro sarebbero circa 52 milioni, il 5.3% sopra il precedente picco 2007

# Traffico

## Sintesi della previsione

var. % medie annue reali

	2004-2008	2009-2013	2014-2018	2019-2026
Vkm totali	1.3	-2.2	1.9	1.0
consumi	0.7	-1.3	1.2	0.8
PII	1.0	-1.6	0.9	0.7
brant \$ (liv. medio)	65.7	94.8	64.8	70.4

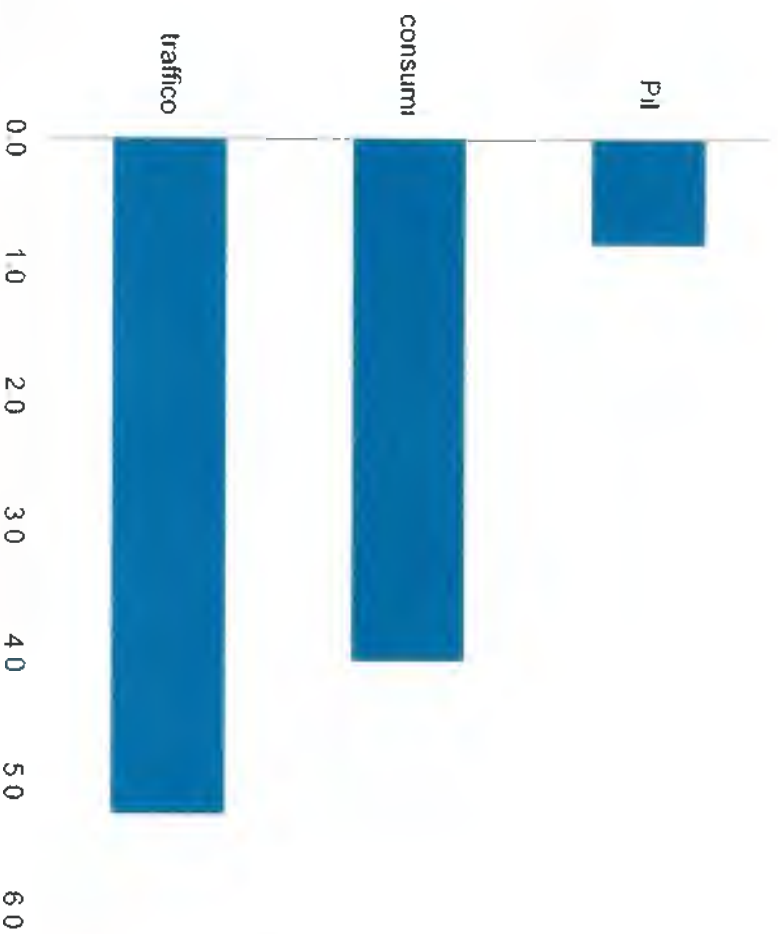
nota: nel calcolo del tasso medio annuo si considera come base l'anno precedente all'inizio del periodo (ad esempio per il periodo 2019-2026: 2026/2018)

- L'economia italiana è tornata a crescere nell'ultimo quinquennio storico, dopo le contrazioni osservate con la crisi dei redditi, culminata nel periodo tra il 2010 e il 2013, che ha portato a un calo consistente dei vkm sulla rete
- Dopo il parziale recupero sperimentato da economia e traffico nel periodo 2014-'18, le attese sono di una crescita economica lenta, che conterrà in previsione l'incremento del traffico. I vkm potranno incrementarsi a un tasso dell'1% medio annuo nel 2019-'26, su ritmi inferiori al periodo pre-crisi
- Nel medio-lungo periodo, inoltre, continuerà ad osservarsi un ulteriore spostamento verso le modalità alternative di trasporto, più significativo per il traffico passeggeri sulle medio-lunghe distanze

# Traffico ed economia

Dove si arriva al 2026

var. % 2026/2007



→ Nel 2026 il traffico (in termini di veicoli chilometro) è atteso assestarsi su un livello del 5.3% superiore al 2007

→ In particolare, i volumi pre-crisi saranno nuovamente raggiunti solo nel 2022, in un contesto in cui si sperimenterà un buon recupero dei consumi (+4.1% rispetto al 2007), a fronte di un Pil solo dello 0.8% superiore al pre-crisi

# Confidentiality

---

Sono proibite riproduzioni, anche parziali, del contenuto di questo documento senza la previa autorizzazione scritta di Prometeia

Copyright © 2019 Prometeia



# Contatti

---

## **Bologna**

Via Guglielmo Marconi, 43  
+39 051 6480911  
italy@prometeia.com

## **Milano**

Via Breara, 18  
Viale Monza, 265  
+39 02 80505845  
italy@prometeia.com

## **Roma**

Viale Regina Margherita, 279  
italy@prometeia.com

## **London**

Dashwood House 69 Old Broad Street  
EC2M 1QS  
+44 (0) 207 786 3525  
uk@prometeia.com

## **Istanbul**

River Plaza, Kat 19  
Büyükdere Caddesi Bahar Sokak  
No. 13, 34394  
| Levent | Istanbul | Turkey  
+ 90 212 709 02 80 – 81 – 82  
turkey@prometeia.com

## **Cairo**

Smart Village - Concordia Building  
B2111  
Km 28 Cairo Alex Desert Road  
6 of October City Giza  
egypt@prometeia.com

## **Moscow**

ul. Ilyinka, 4  
Capital Business Center Office 308  
+7 (916) 215 0692  
russia@prometeia.com



Prometeia



@PrometeiaGroup



PrometeiaGroup



Prometeia

[www.prometeia.com](http://www.prometeia.com)

**prometeia spa**

il consigliere delegato  
Giorgio Boari

**Allegato H bis**

**Meccanismo di calcolo del  
Revenue Sharing**

**Autostrade per l'Italia S.p.A.**



## Meccanismo di calcolo del Revenue Sharing

---

1. Ogni quinquennio regolatorio a decorrere dal successivo al primo, relativo al periodo 2025 – 2029, nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo del maggior ricavo attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, quale posta a decremento dell'eventuale valore di subentro.
2. Detto maggiore ricavo sarà calcolato come differenza tra:
  - a) i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivato;
  - b) i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico previsto ex ante maggiorato del 2% (ricavi soglia).
3. Con riferimento al dettaglio delle modalità di calcolo del meccanismo di contenimento dei maggiori ricavi mediante revenue sharing, si rimanda alle istruzioni specifiche che, in accordo con l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti, saranno emanate dal Concedente.

Allegato I

Dichiarazione di cui all'art. 5,  
comma 6 della Direttiva  
Ministeriale 283/98

Autostrade per l'Italia S.p.A.

## Dichiarazione di cui all'art. 5, comma 6 della Direttiva Ministeriale 283/98

---

In riferimento alle disposizioni di cui all'art. 5 della Direttiva del 20 ottobre 1998 emanata dal Ministro dei Lavori pubblici di concerto con il Ministro del Tesoro, Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica, Autostrade per l'Italia S.p.A., dichiara di non aver nuove opere eseguite in base alla convenzione il cui ammortamento si completa oltre il 31 dicembre 2038.

Parimenti Autostrade per l'Italia S.p.A. dichiara di non aver contratto debiti con durata eccedente la sopraindicata scadenza del termine della concessione

## Allegato J

Elenco elaborati dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi che, pur non materialmente allegati alla Convenzione, costituiscono parte integrante della stessa.

Autostrade per l'Italia S.p.A.

**Sommario**

Interventi del Piano Finanziario '97 .....	3
Altri Investimenti .....	9
Interventi del IV Atto Aggiuntivo 2002 .....	22
Nuove iniziative remunerate ai sensi della delibera CIPE N. 39 del 15/06/2007 .....	30
Interventi originariamente individuati all'art.15 della Convenzione ed inseriti con il II Atto Aggiuntivo tra gli impegni di investimento (E.2).....	31
Interventi originariamente individuati all'art.15 della Convenzione ed inseriti con il III Atto Aggiuntivo tra gli impegni di investimento (E.3).....	31

## Interventi del Piano Finanziario '97

Rif.	Titolo Intervento	COD SIVCA	Stato dell'Intervento
Art.2 c.2 lettera A.1.1	Casalecchio - Sasso Marconi	002-001-A001-02-A001-01	Approvato con D.A. 0095031 del 24/06/2009 (2ª Perizia di Variante ) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera A.1.2.1 e B.3	Sasso Marconi - La Quercia	002-001-A001-02-A002-01 002-001-A001-02-A002-02 002-001-A001-02-A002-03 002-001-A001-02-A002-04 002-001-A001-02-A002-05 002-001-A001-02-A002-06 002-001-A001-02-C003-01	Approvato con: - Lotto 1 : D.A. 143249 del 27/11/07 (3ª P.V.) - Lotto 2 : D.A. 1463889 04/12/07 (1ª P.V.); - Lotto 3 : D.A. 143252 del 27/11/07 (5ª P.V.); - Lotto 4 : D.A. 143253 del 27/11/07 (1ª P.V.); - Impianti elettrom. dei lotti 1,2,3,4 : D.A. 78427 del 05/06/08 (2ª P.V.); - Prevam 1ª fase : D.A. 78459 del 05/06/08 (1ª P.V.); - Adduttore Reno-Setta: D.A.35354 del 7/03/08 (2ª P.V.) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera A.1.2.2	La Quercia-Aglio, Lotto 5A	002-001-A001-02-A003-03	Approvato con D.A. 0148363 del 10/11/2011 (1ª Perizia di Variante), 2ª Perizia di Variante Inviata ad ANAS il 22/06/2012 <b>Intervento ultimato</b>  Pendente ricorso al Consiglio di Stato avverso l'approvazione della 1ª PV - Consiglio di Stato 2364/2015
Art.2 c.2 lettera A.1.2.2	La Quercia-Aglio, Lotto 5B	002-001-A001-02-A003-04	Approvato con D.A. 12750 del 11/07/2017 (4ª Perizia di variante), 5ª Perizia di variante inviata da Aspi al Concedente il 23/10/2017 <b>Intervento ultimato</b>  Pendente ricorso al TAR avverso le approvazioni delle PV 2, 3 e 4 - TAR Lazio 10111/2017
Art.2 c.2 lettera A.1.2.2	La Quercia-Aglio, Lotti 6-7	002-001-A001-02-A003-05	Approvato con D.A. 12911 del 13/07/2017 (3ª Perizia di Variante ), 4ª Perizia di Variante inviata al Concedente il 05/02/18 <b>Intervento ultimato</b>  Pendente ricorso al TAR avverso le approvazioni delle PV 2 e 3 - TAR Lazio 10118/2017
Art.2 c.2 lettera A.1.2.2	La Quercia-Aglio, Impianti elettromeccanici dei lotti 5B e 6/7	002-001-A001-02-A003-08	Progetto Esecutivo Inviato ad ANAS il 09/11/2005 e poi ritirato da ASPI il 24/09/2007 <b>Intervento ultimato</b>

Art.2 c.2 lettera A.1.2.2	La Quercia-Aglio, Galleria di base	002-001-A001-02-A003-01	Approvato con D.A. 6265 del 18/07/2013 (4ª e 5ª Perizia di Variante ) 6ª perizia di Variante inviata al Concedente il 05/08/2020 <b>Intervento ultimato</b>  Pendente ricorso al TAR avverso le approvazioni delle PV 4 e 5 - TAR Lazio 11195/2013
Art.2 c.2 lettera A.1.2.2	La Quercia-Aglio, Cunicoli pilota	002-001-A001-02-A003-02	Approvato con D.A. 2058 del 08/01/02 (2ª Perizia di Variante ) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera A.1.2.2	La Quercia-Aglio, Lotto Mugello 1° Stralcio (Lotto 12)	002-001-A001-02-A003-09 002-001-A001-02-A003-10	Approvato con D.A. 016655 del 06/02/07 (Perizia di assestamento e P.E. di completamento ), D.A. 0071874 del 12/05/09 (1ª Perizia di Variante sul progetto di completamento ) e D.A. 81131 del 06/06/2011 (2ª Perizia di Variante sul progetto di completamento) <b>Intervento ultimato</b>  Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 2 - TAR Lazio 7684/2011
Art.2 c.2 lettera A.1.2.3	La Quercia-Aglio, Nuovo Svincolo e Stazione di Rivoeggio	002-001-A001-02-A003-07	Approvato con D.A. 8413 del 11/08/2015 (2ª Perizia di Variante); <b>Intervento ultimato</b>
		002-001-A001-02-A013-01	Approvato con D.A. 13666 del 14/12/2015 (progetto esecutivo di completamento); <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera A.1.2.4	Aglio-Barberino, Stazione di Barberino	002-001-A001-02-A003-09 002-001-A001-02-A003-10	Approvato con D.A. 0071874 del 12/05/2009 (1ª Perizia di Variante ) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera A.1.2.4	Aglio-Barberino, Lotto Mugello 2° stralcio (Lotto 13)	002-001-A001-02-A004-01	Approvato con D.A. 2345 del 11/03/2015 (2ª e 3ª Perizia di Variante) e con D.A. 10222 del 19/11/2014 (Progetto Esecutivo di completamento) <b>Intervento ultimato</b>  Pendente ricorso al TAR avverso le approvazioni delle PV 2 e 3- TAR Toscana 857/2015
Art.2 c.2 lettera A.1.2.5	Completamento della Variante di Valico (completamento Aglio-Barberino)	002-001-A001-02-A003-13	Approvato con D.A. 8776 del 28/08/2015 (P.E. di completamento) 1ª Perizia di variante al progetto di completamento inviata il 15/10/2019. <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera A.2	Barberino - Firenze nord Lotto 0	002-001-A001-02-A005-01 002-001-A001-02-A005-05	Approvato con D.A. 178867 del 17/12/2010 (Progetto Esecutivo), 1ª Perizia di variante inviata al Concedente il 01/09/2015, 2ª Perizia di variante inviata al Concedente il 18/04/2018 <b>Intervento ultimato</b>

Art.2 c.2 lettera A.2	Barberino - Firenze nord Lotto 1	002-001-A001-02-A005-02	Approvato con D.A. 2176-P del 07/03/2013 (Progetto Esecutivo) 1^ perizia di variante inviata il 18/12/2019 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera A.2	Barberino - Firenze nord Lotto 2	002-001-A001-02-A005-03	Approvato con D.A. 8604 del 21/10/2013 (Progetto Esecutivo) , 1^ Perizia di variante inviata al Concedente il 18/04/2018 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera A.3	Firenze Nord-Firenze Sud Tratta A (Lotti 0-2-3)	002-001-A001-03-A012-01	Approvato con D.A. 0114393 del 27/09/2007 (2^ Perizia di Variante ) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera A.3	Firenze Nord-Firenze Sud Lotto 1	002-001-A001-03-A012-02 002-001-A001-03-A012-03	Approvato con D.A. 4751 del 20/01/2005 (Perizia di assestamento e progetto di completamento) e D.A. 0108961 del 02/08/2012 (1^ Perizia di Variante al progetto di completamento) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera A.3	Firenze Nord-Firenze Sud tratta B (Lotti 4-5-6)	002-001-A001-03-A012-04	Approvato con D.A. 13367 del 19/08/2017 (4^ Perizia di Variante); Progetto Esecutivo di completamento (1^ fase) approvato con D.A. 0107397 del 31/07/2012; 1^ Perizia di variante di completamento (1^ fase) inviata al Concedente il 18/06/2018; Progetto Esecutivo di completamento (2^ fase) approvato con D.A. 8803 del 03/10/2014; Perizia di variante al Progetto esecutivo di completamento 2^ fase inviata al Concedente in data 12/05/2020 Progetto Esecutivo di arredo architettonico della Galleria Casellina approvato con DA 26132 del 31/10/2019  <b>Intervento ultimato</b> <i>(in corso lavori di completamento fuori asse)</i>  Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della 1^ PV - TAR Lazio 2220/2009 Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della 2^ PV - TAR Lazio 8132/2012 Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della 3^ PV - TAR Lazio 13931/2014 Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della 4^ PV - TAR Lazio 10510/2017
Art.2 c.2 lettera A.3	Firenze Nord-Firenze Sud Tratta C (Lotti 7-8)	002-001-A001-03-A012-05	Approvato con D.A. 0013361 del 19/07/2017 (4^ Perizia di Variante ); Progetto Esecutivo di completamento (1^ fase) approvato con D.A. 0107397 del 31/07/2012; 1^ Perizia di variante di completamento (1^ fase) inviata al Concedente il 18/06/2018;



			<p>Progetto Esecutivo di completamento (2<sup>a</sup> fase) approvato con D.A. 8437 del 14/08/2015.</p> <p><b>Intervento ultimato</b> (in corso lavori di completamento fuori asse)</p> <p>Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della 1<sup>a</sup> PV - TAR Lazio 3811/2009</p> <p>Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della 2<sup>a</sup> PV - TAR Lazio 8133/2012</p> <p>Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della 3<sup>a</sup> PV - TAR Lazio 10508/2017</p>
Art.2 c.2 lettera A.4	Firenze Sud – Incisa Lotto 1 Nord	002-001-A001-03-A013-01	<p>Lotto 1 Nord: approvato con D.A.10018 del 30/09/2015 (Progetto Esecutivo)</p> <p>1<sup>a</sup> perizia di Variante inviata al Concedente il 03/04/2018, 2<sup>a</sup> perizia di Variante inviata al Concedente il 19/06/2020</p> <p><b>Intervento in corso</b></p>
Art.2 c.2 lettera A.4	Firenze Sud – Incisa Lotto 2(B) + 1 Sud	002-001-A001-03-A013-02 002-001-A001-03-A013-013 002-001-A001-03-A013-04	<p>Progetto Esecutivo del Lotto 1 Sud approvato con D.A. 10029 del 30/09/2015;</p> <p>Progetto Esecutivo del Lotto 2 approvato con D.A.3902 del 08/03/2017;</p> <p>Progetto Esecutivo del Lotto 2(B) + 1 Sud approvato con D.A. 17534 del 10/08/2018.</p> <p><b>Intervento da avviare</b></p>
Art.2 c.2 lettera A.5	Assi di penetrazione in Firenze	002-001-A001-03-A012-07	<p>Progetto Definitivo di cui all'accordo del 17/06/1999 tra Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comuni e ASPI per l'attuazione degli interventi di potenziamento e messa in sicurezza dell' A1 nel tratto Firenze Nord-Firenze Sud e delle opere connesse e Atto aggiuntivo al suddetto accordo approvato da ANAS con D.A. n. 71042 del 11/05/2009.</p> <p>Progetto Definitivo autorizzato ai sensi dell'art.81 DPR 616/77 con provvedimento n.8942 del 8.10.1999 del Ministero dei Lavori Pubblici - Provveditorato Regionale alle OO.PP. per la Toscana.</p> <p><b>Intervento da avviare</b></p>
Art.2 c.2 lettera A.6.1.1	Interventi non causa-effetto in regione Emilia Romagna	002-001-A001-02-A010-01	<p>Convenzioni con la Regione Emilia Romagna approvate con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D.A. n° 718 del 25/03/02;</li> <li>• D.A. n°120153 del 12/09/2008;</li> <li>• D.A. n°13519 del 30/01/2007.</li> </ul> <p><b>Intervento in corso</b></p>
Art.2 c.2 lettera A.6.1.2	Interventi sul territorio della tratta Sasso Marconi-La Quercia Lotti 1-2-3-4	002-001-A001-02-A002-02 002-001-A001-02-A002-03 002-001-A001-02-A002-04 002-001-A001-02-A002-05 002-001-A001-02-A002-06	<p>Approvato con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lotto 1 : D.A. 00143249 del 27/11/2007 (3<sup>a</sup> Perizia di Variante)</li> <li>- Lotto 2 : D.A. 001463889 del 04/12/2007 (1<sup>a</sup> Perizia di Variante)</li> </ul>

			<p>- Lotto 3 : D.A. 0143252 del 27/11/2007 (5ª Perizia di Variante)</p> <p>- Lotto 4 : D.A. 0143253 del 27/11/2007 (1ª Perizia di Variante)</p> <p><b>Intervento ultimato</b></p>
Art.2 c.2 lettera A.6.1.2	Opere di viabilità ordinaria, opere di inserimento ambientale e paesaggistico, opere di sistemazione idraulica, stabilizzazione dei versanti e potenziamento idrico in Regione Emilia-Romagna	002-001-A001-02-A003-05 002-001-A001-02-A009-05 002-001-A001-02-A009-04 002-001-A001-02-A009-03 002-001-A001-02-A009-06 002-001-A001-02-A009-02	<p><u>Opere Prevam 2ª fase - Lotto 5A:</u> Progetto Esecutivo riqualifica cordoli e barriere sicurezza sul ponte "Molino Cattani", sistemazione in alveo scogliera in massi e passerella pedonale su Torrente Setta inviato al Concedente il 05/04/2019 <b>Intervento da avviare</b></p> <p><u>Opere Prevam 2ª fase - Lotti 6/7:</u> Progetto Esecutivo sistemazione movimento franoso MF7 approvato con D.A. 7894 del 05/05/2017 <b>Intervento da avviare</b></p> <p>Progetto Esecutivo Prevam 6-7 inviato al Concedente il 7/5/2020 <b>Intervento da avviare</b></p> <p><u>Opere Prevam 2ª fase - Lotti 9-10-11:</u> Progetto Esecutivo interventi residui Lotti 9-10-11 inviato al Concedente il 22/03/2017 <b>Intervento da avviare</b></p> <p><u>Opere Prevam 2ª fase:</u> Progetto Esecutivo interventi di inserimento ambientale Lotti 1 ÷ 4 approvato con D.A. 9364 del 10/04/2019 (approvazione rettificata con D.A. 17816 del 12/07/2019) <b>Intervento da avviare</b></p> <p>Progetto Esecutivo interventi residui - riqualificazione vecchio tracciato A1 (carreggiata Sud) nel territorio del Comune di Sasso M. inviato al Concedente il 22/02/2017 <b>Intervento da avviare</b></p> <p>Progetto Esecutivo sistemazione idraulica del Rio d'Eva approvato con D.A. 20133 del 21/09/2018 <b>Intervento da avviare</b></p> <p>Progetto Esecutivo sistemazione idraulica del Torr. Setta in corrispondenza dell'area di deposito approvato con D.A. 20128 del 21/09/2018 <b>Intervento da avviare</b></p> <p>Progetto Esecutivo sistemazione idraulica del Torr. Setta in località Cà di Berto approvato con D.A. 16703 del 01/08/2018 <b>Intervento da avviare</b></p>

			<p>Progetto Esecutivo completamento sistemazione idraulica viadotto Reno inviato al Concedente il 12/06/2019 <b>Intervento da avviare</b></p> <p>Progetto Esecutivo difesa spondale del Torrente Setta in località "Piccolo Paradiso" approvato con D.A. 17928 del 26/10/2016 <b>Intervento ultimato</b></p> <p>Convenzione con la Regione Emilia Romagna, città metropolitana di Bologna, Comune di Monzuno, Comune di Sasso Marconi e di Marzabotto approvata con D.A. n° 27875 del 06/12/2018 <b>Intervento da avviare</b></p>
Art.2 c.2 lettera A.6.2.1	Interventi non causa-effetto in Regione Toscana	002-001-A001-02-A011-01	<p>Convenzione con la Regione Toscana approvata con</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DA n° 3096 del 10/06/02;</li> <li>• DA n°9613 del 4/01/2005;</li> <li>• DA n°13535 del 30/01/2007</li> </ul> <p><b>Intervento in corso</b></p>
Art.2 c.2 lettera A.6.2.2	Bretella di Firenzuola Lotto 14	002-001-A001-02-A008-02	<p>Nuovo Progetto Definitivo inviato il 07/08/2017 <b>Intervento da avviare</b></p>
Art.2 c.2 lettera A.6.2.2	Bretella di Firenzuola Lotti 15-16	002-001-A001-02-A008-03	<p>Approvato con DA 0105156 del 05/09/2007 (Convenzione con TAV e Comune di Firenzuola "strada 850") e D.A. 36848 del 11/03/2009 (Convenzione con TAV e Comune di Firenzuola "strada 830") <b>Intervento ultimato</b></p>
Art.2 c.2 lettera A.6.2.2	Bretella di Firenzuola Lotto 17	002-001-A001-02-A008-01	<p>Approvato con D.A. 13723 del 15/12/2015 (1ª Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b></p>
Art.2 c.2 lettera A.6.2.3	Collegamento Stazione Barberino	002-001-A001-02-A003-09 002-001-A001-02-A003-10	<p>Approvato con D.A. 016655 del 06/02/07 (Perizia di assestamento e P.E. di completamento ) e D.A. 0071874 del 12/05/09 (1ª Perizia di Variante sul progetto di completamento ) <b>Intervento ultimato</b></p>
Art.2 c.2 lettera B.1	Modena Bologna Lotto 0, 1A, 1B, 2, 3 e opere complementari	002-001-A001-01-§005-01 002-001-A001-01-§005-02 002-001-A001-01-§005-03 002-001-A001-01-§005-04 002-001-A001-01-§005-05	<p>Approvato con D.A. 0091476-P del 18/06/2009 (1ª Perizia di Variante ) Approvato con D.A. 0099485-P del 12/07/2011 (3ª Perizia di Variante ) Approvato con D.A. 0093793-P del 20/09/2006 (1ª Perizia di Variante ) Approvato con D.A. 0010944-P del 27/01/2009 (1ª Perizia di Variante ) Approvato con D.A. 0161068-P del 03/12/2008 (1ª Perizia di Variante ) <b>Intervento ultimato</b></p>

Art.2 c.2 lettera B.2	Tangenziale di Modena	002 - 001 - A001 - 01 - B003 - 01	Progetto Esecutivo inviato al Concedente il 03/04/2020 <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera B.4	Orte - Fiano Romano	002-001-A001-03-§002-01 002-001-A001-03-§002-02 002-001-A001-03-§002-03 002-001-A001-03-§002-04 002-001-A001-03-B002-01	Approvato con - Tratta A: D.A. 4414 del 03/03/2004 (2ª Perizia di Variante ) - Tratta B: D.A. 0003410-P del 20/01/2006 (1ª Perizia di Variante ) - Tratta C: D.A. 0035357-P del 09/03/2009 (3ª Perizia di Variante ) - Tratta D: D.A. 7258 del 28/01/2004 (2ª Perizia di Variante ) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera B.5	Viadotto Tufano	002-001-A001-05-B004-01 002-001-A001-05-B004-02	Approvato con D.A. 0087869-P del 11/06/2009 (1ª Perizia di Variante ) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera A.6.2.2	Bretella di Firenzuola Lotto 14	002-001-A001-02-A008-02	Nuovo Progetto Definitivo inviato il 07/08/2017 <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera A.6.2.2	Bretella di Firenzuola Lotti 15-16	002-001-A001-02-A008-03	Approvato con DA 0105156 del 05/09/2007 (Convenzione con TAV e Comune di Firenzuola "strada 850") e D.A. 36848 del 11/03/2009 (Convenzione con TAV e Comune di Firenzuola "strada 830") <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera A.6.2.2	Bretella di Firenzuola Lotto 17	002-001-A001-02-A008-01	Approvato con D.A. 13723 del 15/12/2015 (1ª Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera B.5	Viadotto Marano	002-001-A001-05-B004-04	Approvato con D.A. 0121558-P del 16/09/2008 (1ª Perizia di Variante ) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera B.7	Milano-Laghi - Lotto 1	002-001-A008-01-§003-01	Approvato con D.A. 5475 del 04/09/2001 (1ª Perizia di Variante ) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera B.7	Milano-Laghi - Lotto 2	002-001-A008-01-§003-02	Approvato con D.A. 5476 del 04/09/2001 (1ª Perizia di Variante ) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera B.7	Milano-Laghi - Lotto 3	002-001-A008-01-§003-03	Approvato con D.A. 5477 del 04/09/2001 (1ª Perizia di Variante ) <b>Intervento ultimato</b>

## Altri Investimenti

Rif.	Titolo Intervento	COD SIVCA	Stato dell'Intervento
Art.2 c.2 lettera C.1.a.1	Nuovo svincolo di Caprara di Campegine	002-001-A001-01-C027-01	Approvato con D.A. 0134861-P del 14/10/2008. (Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>

Art.2 c.2 lettera C.1.a.2	Adeguamento Svincolo di Ceprano	002-001-A001-05-C041-01	Approvato con D.A. 0142359-P del 27/10/2008 (Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.3	Nuovo svincolo e stazione di S.Maria Capua Vetere	002-001-A001-05-C042-01	Approvato con D.A. 83601-P del 09/06/2010 (Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.4	Ampliamento Area di Servizio Reggello ovest (ora Arno Ovest)	002-001-A001-03- C017	Prog. di Completamento approvato in data 18.2.2016. Si specifica che l'intervento relativo al completamento della corsia di accelerazione, è stato inserito all'interno del più ampio progetto di ampliamento alla terza corsia della A1 tra Incisa e Valdarno, sulla scorta di quanto comunicato con nostra lettera prot. n. 6921 del 21 marzo 2018, con la quale è stato richiesto il ritiro del suddetto Prog. di Completamento. <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.5	Ampliamento Area di Servizio Prenestina est	002-001-A001-04-C055	Approvato con D.A. prot.n. 0098560 del 06.08.2007 <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.6	Ampliamento Area di Servizio Teano ovest	002-001-A001-05-C044	Progetto Esecutivo "Stralcio in Variante" trasmesso al Concedente il 20.10.2017. <b>Intervento da approvare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.6	Ampliamento Area di Servizio Teano est	002-001-A001-05-C044	Approvato con D.A. prot.n. 0109805 del 29.07.2010 <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.7	Ampliamento Area di Servizio S.Nicola ovest	002-001-A001-05-C045	Approvato con D.A. prot.n. 0026318 del 27.02.2007 – 1a Perizia di Variante approvata con D.A. 159 del 8.1.2016 <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.8	Adeguamento Area di Servizio S.Zenone est	002-001-A001-01-C028	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state previste opere di carattere qualitativo. <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.8	Adeguamento Area di Servizio S.Zenone ovest	002-001-A001-01-C028	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa in data 30.11.2017 (ns. prot.

			22446) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019. <b>Intervento da approvare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.9	Ampliamento Area di Servizio Cantagallo est	002-001-A001-02-C009	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa in data 24.11.2017 (ns. prot. 21876) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019. <b>Intervento da approvare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.9	Ampliamento Area di Servizio Cantagallo ovest	002-001-A001-02-C009	Approvato con D.A. prot.n 0140666 del 08.10.2010 Trasmessa Perizia di Variante in data 12.01.2017. <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.10	Adeguamento Area di Servizio San Martino est	002-001-A001-01-C030	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa, in data 25.09.2017, la Richiesta di Accertamento della Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994. <b>Intervento da approvare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.10	Adeguamento Area di Servizio San Martino ovest	002-001-A001-01-C030	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa, in data 31.08.2017, la Richiesta di Accertamento della Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994. <b>Intervento da approvare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.11	Adeguamento Area di Servizio La	002-001-A001-05-C047	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio,

	Macchia ovest		come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata rilasciata, in data 21.11.2018 (prot. 26416), la Validazione Tecnica. In data 7.2.2019 (prot. 2632) è stato richiesto l'avvio della procedura di Accertamento della Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, chiusa con Decreto prot 792 del 17/01/2020. <b>Intervento da approvare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.12	Adeguamento Area di Servizio Lucignano ovest	002-001-A001-03-C018	Approvato con D.A. prot.n 0104565 del 21.07.2010. Trasmessa Perizia di Variante in data 01.04.2016. <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.13	Adeguamento Area di Servizio San Nicola ovest 2^fase		A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa in data 23.11.2017 (ns. prot. 21669) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva nonché, ai fini della riattivazione dell'iter, è stata completata, in data 8.2.2019, la documentazione necessaria per l'ottenimento del Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019. <b>Intervento da approvare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.14	Adeguamento Area di Servizio Cantagallo ovest 2^fase		A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa in data 30.11.2017 (ns. prot. 22244) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019. <b>Intervento da approvare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.15	Adeguamento Area di Servizio Aglio est		A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata

			<p>trasmessa in data 30.11.2017 (ns. prot. 22245) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019.</p> <p><b>Intervento da approvare</b></p>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.16	Ampliamento Area di Servizio Secchia est		<p>A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa in data 29.11.2017 (ns. prot. 22117) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019.</p> <p><b>Intervento da approvare</b></p>
Art.2 c.2 lettera C.1.a.17	Nuova Area di Servizio Bellosguardo Ovest (in sostituzione dell'Area di Servizio Bisenzio Ovest - da chiudere)		<p>Intervento previsto nell'ambito della CdS dell'intervento Barberino – Firenze Nord dell'Autostrada A1.</p> <p><b>Intervento da avviare</b></p>
Art.2 c.2 lettera C.1.b.1	Ampliamento Area di Servizio Brianza nord	002-001-A004-02-C063	<p>Approvato con D.A. prot.n. 0133402 del 22.12.2006</p> <p><b>Intervento ultimato</b></p>
Art.2 c.2 lettera C.1.b.2	Ampliamento Area di Servizio Lambro sud	002-001-A004-02-C064	<p>Approvato con D.A. prot.n. 0093568 del 19.09.2006</p> <p><b>Intervento ultimato</b></p>
Art.2 c.2 lettera C.1.b.3	Ampliamento Area di Servizio Valtrompia nord	002-001-A004-02-C065	<p>Approvato con D.A. prot.n. 0156663 del 11.11.2010</p> <p><b>Intervento ultimato</b></p>
Art.2 c.2 lettera C.1.b.4	Ampliamento Area di Servizio Sebino nord	002-001-A004-02-C066	<p>A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stato trasmesso il nuovo Progetto Esecutivo in data 30.11.2017 (ns.prot. 22249).</p> <p><b>Intervento da approvare</b></p>



Art.2 c.2 lettera C.1.b.5	Ampliamento Area di Servizio Sebino sud	002-001-A004-02-C066	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stato trasmesso il nuovo Progetto Esecutivo in data 30.11.2017 (ns.prot. 22248). <b>Intervento da approvare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.d.1	Adeguamento dello svincolo di Busalla	002-001-A007-02-C074-01	Approvato con D.A. 0078707-P del 28/05/2010 (Progetto Esecutivo) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.e.1	Ampliamento Area di Servizio Villoresi est/ovest	002-001-A008-01-C082	Approvato con D.A. rispettivamente il 21.06.2010 prot. n. 89166 ed il 03.08.2012 prot. n. 109702; Perizia di Variante e nuovo Intervento inserito nell'ampliamento alla 5 <sup>a</sup> corsia della A8 Milano nord-Interconnessione di Lainate.
Art.2 c.2 lettera C.1.f.1	Nuovo Svincolo Capannori	002-001-A011-01-C106-01	Approvato con D.A. 0078187-P del 25/05/2009 (Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.g.1	Ampliamento Area di Servizio Po ovest	002-001-A013-01-C130	Approvato con D.A. prot.n. 0150823 del 13.11.2008 <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.g.2	Adeguamento Area di Servizio S.Pelagio est	002-001-A013-01-C131	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state previste opere di carattere qualitativo. <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.g.2	Adeguamento Area di Servizio S.Pelagio ovest	002-001-A013-01-C131	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state previste opere di carattere qualitativo. <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.h.1	Svincolo di Giulianova	002-001-A014-02-C139-01	Approvato con D.A. 0156842-P del 11/11/2010 (Perizia di Variante), <b>Intervento ultimato</b>

Art.2 c.2 lettera C.1.h.10	Adeguamento Area di Servizio Clienti ovest	002-001-A014-02-C140	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state previste opere di carattere qualitativo. <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.h.2	Ampliamento Area di Servizio Metauro ovest	002-001-A014-01-C151	Approvato il Progetto di Completamento con D.A. prot.n. 69736 del 17.5.2012. In data 3.5.2019 (ns. prot. 7528) è stata trasmessa al Concedente la Perizia di Variante del Progetto di Completamento. <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.h.3	Ampliamento Area di Servizio Esino est	002-001-A014-01-C152	Approvato con D.A. prot.n. 2746 del 19.2.2016. Perizia di Variante del Progetto di Completamento trasmessa il 13.5.2016. <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.h.3	Ampliamento Area di Servizio Esino ovest	002-001-A014-01-C152	Approvato con D.A. prot.n. 0113404 del 29.07.2009 <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.h.4	Ampliamento Area di Servizio Sillaro est	002-001-A014-01-C153	Approvato con D.A. prot.n. 0084395 del 17.06.2008 – Perizia di Assestamento inviata in data 31.05.2013 ed approvata in data 31.07.2017; Progetto di Completamento inviato in data 31.05.2013, in attesa di Decreto Approvativo; <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.h.5	Adeguamento Area di Servizio Santerno est	002-001-A014-01-C154	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state previste opere di carattere qualitativo. <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.h.5	Ampliamento Area di Servizio Santerno ovest	002-001-A014-01-C154	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa in data 06.11.2017 (ns. prot. 20485) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla

			Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019. <b>Intervento da approvare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.h.6	Ampliamento Area di Servizio La Pioppa est	002-001-A014-01-C155	Perizia di Variante approvata con D.A. prot. n 10154 del 2.10.2015. Approvato Progetto di Completamento con D.A. prot.n. 15766 del 07.09.2017. <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.h.7	Adeguamento Area di Servizio Murge ovest	002-001-A014-05-C166	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state previste opere di carattere qualitativo. <b>Intervento affidato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.h.8	Adeguamento Area di Servizio Bevano ovest	002-001-A014-05-C156	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state previste opere di carattere qualitativo. <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.h.9	Ampliamento Area di Servizio Montefeltro est	002-001-A014-01-C157	A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa in data 06.11.2017 (ns. prot. 20486) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019. <b>Intervento da approvare</b>
Art.2 c.2 lettera C.1.i.1	Adeguamento Area di Servizio Stura est/ovest		A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata

			<p>trasmessa in data 30.11.2017 (ns. prot. 22243) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019, rilasciato dal MIT in data 24/07/2019.</p> <p>Richiesto in data 17/10/2019 accertamento della conformità urbanistica ai sensi del DPR 383/94; il Mit in data 07/02/2020 ha avviato l'accertamento della conformità urbanistica.</p> <p><b>Intervento da approvare</b></p>
--	--	--	---

Art.2 c.2 lettera C.3.1	A14 Tangenziale di Bologna	002-001-A014-01-C158-01 002-001-A014-01-C158-02	Lotti 1-3: Approvato con CDG 74650-P del 23/05/2011 (2^ Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b> Lotto 2: Approvato con CDG 128293-P del 30/09/2008 (1^ Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.2	Potenziamento IV Corsia della A4 tra gli Svincoli Viale Certosa e Sesto San Giovanni - Lotto 0	002-001-A004-02-C058-01	Approvato con D.A. prot.12917 del 13/07/2017 (1^ P.V.) <b>Intervento ultimato</b>  Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della 1 PV - TAR Lombardia 2356/2017
Art.2 c.2 lettera C.3.2	Potenziamento IV Corsia della A4 tra gli Svincoli Viale Certosa e Sesto San Giovanni – Lotto 1	002-001-A004-02-C058-01	Approvato con prot. 6162 del 19/06/2015 (P. Esecutivo) Perizia di Variante inviata al Concedente il 09/04/2020 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.3	A4/A8-A9 Rho-Monza	002-001-A008-01-C083-01	Progetto esecutivo approvato con prot. 1068 del 31/01/2014; 1^ Perizia di variante inviata al Concedente il 04/07/2018 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.4	A1-Nuova Bazzanese	002-001-A014-01-C146-01	Approvato con D.A. 0129136 del 15/09/2009 (Convenzione con Enti Locali ) <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.5	A1-Raccordo di S. Cesario sul Panaro	002-001-A001-01-C032-01	Approvato con CDG 83505 del 13/06/2012 (Validazione tecnica del P.D.) (Convenzione con Enti Locali) <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettere C.3.6 C.3.7	Miglioramento dei sistemi locali di adduzione all'autostrada A1 svincoli di Barberino-Calenzano-Fi S. - Incisa con interventi su SP8-SS67-SS69-SP34- viabilità di supporto zona industriale Calenzano e Rignano	002-001-A001-02-C008-01	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Progetto Esecutivo D.A. 178867 del 17/12/2010</li> <li>- Progetto Esecutivo D.A. 2176 del 07/03/2013</li> <li>- Progetto Esecutivo D.A.10018 del 30/09/2015</li> <li>- Progetto Esecutivo D.A. 10029 del 30/09/2015</li> <li>- Progetto Esecutivo D.A.3902 del 08/03/2017</li> </ul> <b>Intervento in corso/da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.8	Viabilità di accesso al distretto portuale di Voltri	002-001-A010-01-C098-01	Progetto Definitivo approvato dal CIPE il 05/05/2011 Stralcio del Progetto Definitivo dei lavori di 1^ fase inviato al Concedente il 18/07/13 Progetto Esecutivo inviato al Concedente il 20/05/2020. <b>Intervento da avviare</b>

Art.2 c.2 lettera C.3.9	Nuova stazione di Foggia Zona Industriale	002-001-A014-05-C161-02	Approvato con D.A. 80256 del 07/06/2012 (P. Esecutivo) 1^ Perizia di Variante inviata il 01/06/2016 <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.10	Nuova stazione di Borgonuovo <i>N.B. la stazione ha assunto la denominazione Sasso Marconi Nord</i>	002-001-A001-02-C003-03	Approvato con D.A. 8405 del 18/09/2014 (Progetto Esecutivo); 1^ Perizia di variante inviata al Concedente il 04/06/2019 <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.11	A1 Nuovo Svincolo di Valsamoggia (ex "Crespellano", ex "La Muffa")	002-001-A001-01-C033-01	Approvato con D.A. 3820 del 09/03/2016 (1^ P.V.) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.12	Realizzazione del nuovo Casello di Dalmine	(da assegnare)	Progetto Preliminare inviato al Concedente il 19/10/2017 <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.14	Completamento dello svincolo di Baveno	002-001-A026-02-C197-02	Approvato con prot. 22096 del 04/12/2017 (Progetto Esecutivo) <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.15	Interventi di Adeguamento della viabilità comunale per migliorare l'accessibilità allo svinc. autostradale di Rapallo	002-001-A012-01-C109-02	Approvato con D.A. 002589 del 28/12/2012 (P.Esec.) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.16	Modifica dell'innesto terminale della A11 Firenze-Pisa Nord sulla SS1 Aurelia in località Migliarino (PI)	(da assegnare)	Prog.Esecutivo trasmesso da ANAS ad ASPI con nota CFI 11303 del 15/04/2011 <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.19	A11 Firenze Pisa Nord - Svincolo di Prato Est - Adeguamento "declassata" e raddoppio del Ponte Lama sul fiume Bisenzio	(da assegnare)	Opera funzionale all'adduzione autostradale prescritta dagli Enti territoriali nell'ambito della Conferenza di Servizi dell'ampliamento alla terza corsia A11 Firenze - Pistoia
Art.2 c.2 lettera C.3.20	A11 sistemazione svincolo di Montecatini	(da assegnare)	Opera funzionale all'adduzione autostradale prescritta dagli Enti territoriali nell'ambito della Conferenza di Servizi dell'ampliam. alla terza corsia A11 Firenze - Pistoia
Art.2 c.2 lettera C.3.21	A11 Svincolo di Pistoia Est - Realizzazione del tratto di adduzione al nuovo svincolo di Pistoia Est - Asse dei vivai e Variante	(da assegnare)	Opera funzionale all'adduzione autostradale prescritta dagli Enti territoriali nell'ambito della Conferenza di Servizi dell'ampliamento alla terza corsia A11 Firenze - Pistoia

	di Via del Casello		
Art.2 c.2 lettera C.3.23	A14 Opere di adduzione al sistema autostradale connesse alla realizzazione della 4 <sup>a</sup> corsia tra Bologna San Lazzaro e la Diramazione per Ravenna, nei comuni di S.Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel S.Pietro Terme, Imola, Toscanella Dozza.	(da assegnare)	Opera prevista nell'ambito dell'accordo sottoscritto in data 15.04.2016 da MIT, Regione E.R., Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna ed Aspi , e del Verbale conclusivo del Confronto Pubblico del 16.12.2017 <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.24	Sistemazione Nodo stradale e autostradale di Bologna -opere in asse (accordo del 15.04.2016 e a.a.)	(da assegnare)	Opera prevista nell'ambito dell'accordo sottoscritto in data 15.04.2016 da MIT, Regione E.R., Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna ed Aspi , e del Verbale conclusivo del Confronto Pubblico del 16.12.2017; definito con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il nuovo scenario progettuale, Atto Aggiuntivo all'accordo originario sottoscritto a Novembre 2019. PD per Conferenza di Servizi inviato in data 20/12/2019 con nota prot.21672 <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.25	"Intermedia di Pianura"	(da assegnare)	Opera prevista nell'ambito dell'accordo sottoscritto in data 15.04.2016 da MIT, Regione E.R., Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna ed Aspi , e del Verbale conclusivo del Confronto Pubblico del 16.12.2017; definito con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il nuovo scenario progettuale, per cui il 04/07/2019 è stata richiesta dal Concedente alle parti la sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo all'accordo originario <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.26	"Lungo Savena" (Lotto 3)	(da assegnare)	Opera prevista nell'ambito dell'accordo sottoscritto in data 15.04.2016 da MIT, Regione E.R., Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna ed Aspi , e del Verbale conclusivo del Confronto Pubblico del 16.12.2017; definito con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il nuovo scenario progettuale, per cui il 04/07/2019 è stata richiesta dal Concedente alle parti la sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo all'accordo originario <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.27	Collegamento tra via del Triumvirato e via del Chiù	(da assegnare)	Opera prevista nell'ambito dell'accordo sottoscritto in data 15.04.2016 da MIT, Regione E.R., Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna ed Aspi , e del Verbale conclusivo del Confronto Pubblico del 16.12.2017; definito con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il nuovo scenario progettuale, per cui il 04/07/2019 è stata richiesta dal Concedente alle parti la sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo all'accordo originario

			<b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.28	Sistemazione del "Nodo di Funo"	(da assegnare)	Opera prevista nell'ambito dell'accordo sottoscritto in data 15.04.2016 da MIT, Regione E.R., Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna ed Aspi , e del Verbale conclusivo del Confronto Pubblico del 16.12.2017; definito con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il nuovo scenario progettuale, per cui il 04/07/2019 è stata richiesta dal Concedente alle parti la sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo all'accordo originario <b>Intervento da avviare</b>



## Interventi del IV Atto Aggiuntivo 2002

Rif.	Titolo Intervento	COD SIVCA	Stato dell'Intervento
Art.2 c.2 lettera D.1.1	Ampliamento a tre corsie Fiano R.- Settebagni e Svincolo di Castelnuovo di Porto	002-001-A001-03-D002-01	Approvato con D.A. 1472 del 12/02/2014 (2 <sup>a</sup> Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>  Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della 1 PV - TAR Lazio 8126/2012
Art.2 c.2 lettera D.1.2	Svincolo di Guidonia	002-001-A001-04-D009-01	Approvato con D.A. 138668-P del 13/10/2011 (1 <sup>a</sup> Perizia di Variante), 2 <sup>a</sup> Perizia di Variante inviata al Concedente il 17/04/2012 <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D.1.3	Svincolo di Ferentino	002-001-A001-05-D006-01	Approvato con D.A. 81000-P del 06/06/2011 (2 <sup>a</sup> Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D.2.1	Milano Bergamo Lotti 1-2-3	002-001-A004-02-D010-01 002-001-A004-02-D010-02 002-001-A004-02-D010-03	Approvato con D.A. prot. 50450 , 50543, 50495 del 08/04/2011 (1 <sup>a</sup> Perizia di Variante del Lotto 1, 2 <sup>a</sup> Perizia di Variante del Lotto 2, 1 <sup>a</sup> Perizia di Variante del Lotto 3) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D.2.2	Adeguamento Ponti Adda e Brembo	002-001-A004-02-D011-01	Approvato con D.A. UBO-0000348-P del 02/02/2011 (1 <sup>a</sup> Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D.3.1	Ampliamento alla terza corsia A9 Lainate-Como	002-001-A009-01-D017-01	Approvato con D.A. 0006266-P del 18/07/2013 (1 <sup>a</sup> Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D.3.2	Ampliamento alla V corsia della A8 dalla Barriera di Milano Nord all'interconn.ne di Lainate	002-001-A009-01-D017-02 002-001-A009-01-D017-03	<u>Lotto 1</u> : Approvato con DA 2529 del 14/03/2014 (Progetto Esecutivo), Perizia di variante inviata il 27/06/2017 <b>Intervento ultimato</b> <u>Lotto 2</u> : Approvato con DA 3428 del 03/03/2016 (Progetto Esecutivo) 1 <sup>a</sup> perizia di variante approvata con DA 16392 del 02/07/2020 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D.3.3	Polo Fieristico di Rho-Però, Lavori di 1 <sup>a</sup> fase + 1 <sup>o</sup> stralcio 2 <sup>a</sup> fase (scavalco ferroviario)	002-001-A008-01-D015-01	Approvato con D.A. 0055151-P del 06/06/2006 (1 <sup>a</sup> Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D.3.3	Polo Fieristico di Rho-Però, 2 <sup>o</sup> stralcio 2 <sup>a</sup> fase (racchetta ferroviaria)	002-001-A008-01-D015-02	Approvato con D.A. 0055151-P del 06/06/2006 (1 <sup>a</sup> Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D.4.1.1	Ampliamento A14 Lotto 1 Rimini Nord-Cattolica	002-001-A014-01-D037- 01 002-001-A014-01-D037-02 002-001-A014-01-D037-03	<u>Lotto 1A</u> : Approvato con D.A. 3840 del 09/03/2016 (3 <sup>a</sup> Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b> Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione

			<p>della PV 2 - TAR Emilia Romagna 215/2014  Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 3 - TAR Emilia Romagna 396/2016  <u>Lotto 1B:</u> Approvato con D.A. 13861 del 26/07/2017 (2^ Perizia di variante)  <b>Intervento ultimato</b>  Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 2 - TAR Emilia Romagna 811/2017  Pendente ricorso al TAR avverso il Verbale di Collaudo per Motivi Aggiunti - TAR Emilia Romagna 811/2017  ASPI ha presentato ricorso avanti al TAR avverso il provvedimento del Concedente del 29/10/2012 di indicazione del ribasso definitivo  <u>Lotto 1A e 1B:</u>  Progetto Esecutivo Opere di completamento sulla viabilità connessa approvato con D.A. 20441 del 25/09/2018  <b>Intervento da avviare</b></p>
Art.2 c.2 lettera D.4.1.2	Ampliamento A14 Lotto 2 Cattolica-Fano	002-001-A014-01-D039-01	<p>Approvato con D.A. 15927 del 08/09/2017 (3^ Perizia di variante)  <b>Intervento ultimato</b>  Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 1 - TAR Lazio 8136/2012  Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 2 - TAR Lazio 1269/2015  Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 3 - TAR Lazio 11299/2017  Pendenti ricorsi al TAR avverso il Verbale di Collaudo per Motivi Aggiunti - TAR Lazio 1269/2015 e TAR Lazio 11299/2017</p>
Art.2 c.2 lettera D.4.1.3	Ampliamento A14 Lotto 3 Fano-Senigallia	002-001-A014-01-D041-01	<p>Approvato con D.A. 15926 del 08/09/2017 (2^ Perizia di variante)  <b>Intervento ultimato</b>  Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 1 - TAR Lazio 8138/2012  Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 2 - TAR Lazio 11423/2017</p>
Art.2 c.2 lettera D.4.1.4	Ampliamento A14 Lotto 4 Senigallia-Ancona Nord e Svincolo di Montemarcano	002-001-A014-01-D042-01 002-001-A014-01-D042-02 002-001-A014-01-D042-03	<p>Approvato con D.A. 0025247 del 22/10/2019 (1^ e 2^ Perizia di variante)  Progetto esecutivo di completamento approvato con D.A. 15202 del 13/09/2016, 1^ Perizia di variante al progetto di completamento inviata al Concedente il 28/07/2020  <b>Intervento ultimato</b>  Aspi ha presentato ricorso avanti al TAR del Lazio avverso il provvedimento di approvazione della 1^ e 2^ perizia di variante del 22/10/2019 TAR Marche 09/2020</p>
Art.2 c.2 lettera D.4.1.5	Ampliamento A14 Lotto 5 Ancona Nord-Ancona sud	002-001-A014-01-D043-01	<p>Approvato con D.A. 16395 del 07/07/2020 (2^ e 3^ perizia di variante)  <b>Intervento ultimato</b></p>

			Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 1 - TAR Marche 556/2017
Art.2 c.2 lettera D.4.1.6	Ampliamento alla terza corsia dell'A14, tratto Ancona Sud-P.to S. Elpidio (1^ fase), Lotto 6A	002-001-A014-02-D030-01	Approvato con D.A. 0070657-P del 16/05/2011 (2^ Perizia di Variante) e D.A. 0062308-P del 04/05/2012 (Progetto esecutivo di Completamento) <b>Intervento ultimato</b>  Relativamente al progetto esecutivo di completamento ASPI ha presentato ricorso avanti al TAR avverso il provvedimento del Concedente del 29/10/2012 di indicazione del ribasso definitivo
Art.2 c.2 lettera D.4.1.7	Ampliamento alla terza corsia dell'A14, tratto Ancona Sud-P.to S. Elpidio (2^ fase), Lotto 6B	002-001-A014-02-D031-01 002-001-A014-02-D031-02	Approvato con D.A. 2953 del 31/03/2014 (2^ Perizia di Variante) e DA 1657 del 20/02/2015 (Progetto esecutivo di completamento) <b>Intervento ultimato</b>  Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 1 - TAR Lazio 8140/2012
Art.2 c.2 lettera D.4.1.8	Ampliamento A14 Lotto 0	002-001-A014-01-D036-01	Approvato con D.A. 4091 del 04/08/2005 (Progetto Esecutivo) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D.4.2	Opere complementari nel Comune di Fano (Lotto 2 bis)	002-001-A014-01-D039-02 002-001-A014-01-D039-03 002-001-A014-01-D039-04 002-001-A014-01-D039-05	Progetto esecutivo delle bretelle di Fano approvato con D.A. n.13633 del 11/12/2015; 1^ Perizia di variante delle bretelle di Fano inviata al Concedente il 14/01/2019. <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D.4.3	Opere complementari nel Comune di Pesaro (Lotto 2 bis)	002-001-A014-01-D039-06	Progetto esecutivo della nuova circonvallazione di Muraglia approvato con D.A. n. 22817 del 18/12/2017 <b>Intervento da avviare/in affidamento</b>  Convenzione con il Comune di Pesaro, Provincia di Pesaro Urbino e Regione Marche approvata con D.A. n. 8563-P del 18/10/2013 <b>Interventi da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera D.4.5	Ampliamento A14 Lotto 5 bis	002-001-A014-01-D043-02	Progetto Definitivo autorizzato ai sensi dell'art.81 DPR 616/77 con provvedimento n.233 del 12.01.2007 del Ministero delle Infrastrutture-Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, il personale ed i servizi generali. <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera D.4.6	Svincolo di Rubicone	002-001-A014-01-D034-01	Approvato con D.A. 15926 del 08/09/2017 (2^ Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D.5.1	Gronda di Ponente e Interconnessione A7/A10/A12	002-001-A010-01-D019-01	Approvato con DA 15802 del 07/09/2017 (Progetto Definitivo); Progetto Esecutivo (Lotto 5) inviato al Concedente il 01/02/2018; Progetto Esecutivo (Lotto 1A) inviato al Concedente il 14/06/2018; Progetto Esecutivo (Lotto 10A) inviato al Concedente il 31/07/2018;

			Progetti Esecutivi (Lotti 1B, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10B) inviati al Concedente il 09/08/2018. <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera D.5.2	Adeguamento Nodo stradale San Benigno	002-001-A007-02-D014-01 002-001-A007-02-D014-02	Lotto 1: Approvato con D.A. 15925 del 08/09/2017 (1^ Perizia di variante) <b>Intervento ultimato</b> Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della 1 PV - TAR Liguria 784/2017  Lotto 2: approvato con D.A. 6827 del 06/08/2013 (Progetto Esecutivo) Progetto di completamento e perizia assestamento inviato al Concedente il 28/11/2019 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D.6.1	Svincolo di Padova Zona Industriale	002-001-A013-01-D026-01	Approvato con D.A. prot. 12844 del 12/07/2017 (1^ Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>  Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della 1 PV - TAR Veneto 1156/2017
Art.2 c.2 lettera D.6.2	Collegamento A13-A4 al km 101+093	002-001-A013-01-D026-02	Approvato con D.A. prot. 147965 del 09/11/2011; 1^ Perizia di variante inviata il 27/07/2017. <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D.6.3	Svincolo di Villamarzana	002-001-A013-01-D027-01	Approvato con D.A. 135001-P del 14/10/2008 (1^ Perizia di Variante) <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D.7.1	Svincolo di Maddaloni	002-001-A030-01-D053-01	Approvato con D.A. 0079085-P del 31/05/2011 (Progetto Esecutivo) <b>Intervento da avviare</b>

Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2005-1 Appalto integrato	(vari)	Progetto Esecutivo D.A. 5483 del 05/07/05 <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2005-2 Appalto integrato	(vari)	Progetto Esecutivo D.A. 5482 del 05/07/05, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2005-3	002-001-A027-01-D052	Progetto Esecutivo D.A. 2480 del 05/07/05, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2006-1a	002-001-A023-02-D049	Progetto Esecutivo D.A. 720 del 09/01/06, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2006-1b	002-001-A023-02-D049	Progetto Esecutivo D.A. 729 del 09/01/06, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2006-2 Appalto integrato	(vari)	Progetto Esecutivo D.A. 6326 del 05/09/05, <b>Intervento ultimato</b>

Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2006-3 Appalto integrato	(vari)	Progetto Esecutivo D.A. 6820 del 05/09/05, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2006-4 Appalto integrato	(vari)	Progetto Esecutivo D.A. 6230 del 31/01/06, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2007-1	002-001-A012-01-D024	Progetto Esecutivo D.A. 28426 del 30/03/06, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2007-2	(vari)	Progetto Esecutivo D.A. 28128 del 30/03/06, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2007-3	002-001-A023-02-D049	Progetto Esecutivo D.A. 67685 del 05/07/06, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2007-4	(vari)	Progetto Esecutivo D.A. 63682 del 23/06/06, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2007-5	(vari)	Progetto Esecutivo D.A. 67683 del 05/07/06, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2007-6	002-001-A012-01-D024	Progetto Esecutivo D.A. 64768 del 27/06/06, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2007-7	(vari)	Progetto Esecutivo D.A. 77104 del 19/06/07, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2008-1 Monte Castelletto	002-001-A012-01-D024	Progetto Esecutivo D.A. 21766 del 16/02/07, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2008-2 Pontebba- Tarvisio	002-001-A023-02-D049	Progetto Esecutivo D.A. 21777 del 16/02/07, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2008-3 Massino Visconti	002-001-A026-02-D057	Progetto Esecutivo D.A. 21790 del 16/02/07, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2008-4 Gallerie 3 corsie	(vari)	Progetto Esecutivo D.A. 77184 del 19/06/07, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2008-5	(vari)	Progetto Esecutivo D.A. 123443 del 19/09/08, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2009-1 Alta	(vari)	Progetto Esecutivo D.A. 123331 del 19/09/08, <b>Intervento ultimato</b>

	densità di gallerie		
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento 2009-2 Alta densità di gallerie	(vari)	Progetto Esecutivo D.A. 123133 del 19/09/08, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento Galleria Casarsa	002-001-A001-02-D001	Progetto Esecutivo D.A. 16741 del 06/02/07, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.1	Piano Sicurezza Gallerie Intervento Galleria Torre Faraggiana	002-001-A010-01-D021	Progetto Esecutivo D.A. 16745 del 06/02/07, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Galleria P.to S. Giorgio	002-001-A014-D029-15	Progetto Esecutivo D.A. 7854 del 29/08/2014, <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 1A	002-001-A010-01-D021-17	Progetto Esecutivo D.A 2090 del 06/02/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 1B	002-001-A010-01-D021-18	Progetto Esecutivo D.A 5135 del 23/02/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 1C	002-001-A010-01-D021-19	Progetto Esecutivo D.A 5145 del 23/02/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 1D	002-001-A010-01-D021-21	Progetto Esecutivo D.A 7443 del 28/04/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 1E	002-001-A010-01-D021-20	Progetto Esecutivo D.A 2093 del 06/02/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 2A	002-001-A001-02-D001-17	Progetto Esecutivo D.A 2091 del 06/02/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 2B	002-001-A001-04-D008-15	Progetto Esecutivo D.A 19367 del 18/11/2016 <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 2C	002-001-A001-02-D001-19	Progetto Esecutivo D.A 21845 del 28/12/2016 <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 3A	002-001-A023-02-D049-21	Progetto Esecutivo D.A 12473 del 10/07/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 3B	002-001-A023-02-D049-19	Progetto Esecutivo D.A 7514 del 02/05/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 3C	002-001-A023-02-D049-20	Progetto Esecutivo D.A 7519 del 02/05/2017 <b>Intervento in corso</b>

Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 4A	002-001-A007-02-D013-15	Progetto Esecutivo D.A 15420 del 31/08/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 4B	002-001-A026-01-D051-16	Progetto Esecutivo D.A 10283 del 06/06/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 4C	002-001-A026-01-D051-15	Progetto Esecutivo D.A 10284 del 06/06/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 5A	002-001-A026-02-D051-17	Progetto Esecutivo D.A 12246 del 05/07/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 5B	002-001-A026-02-D057-17	Progetto Esecutivo D.A 12240 del 05/07/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 5C	002-001-A026-02-D057-18	Progetto Esecutivo D.A 15418 del 31/08/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 5D	002-001-A026-02-D057-16	Progetto Esecutivo D.A 21826 del 30/11/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 5E	002-001-A026-02-D055-15	Progetto Esecutivo D.A 15419 del 31/08/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 6A	002-001-A014-02-D029-17	Progetto Esecutivo D.A 6488 del 10/04/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 6B	002-001-A014-02-D029-18	Progetto Esecutivo D.A 6490 del 10/04/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 6C	002-001-A014-02-D029-16	Progetto Esecutivo D.A 21844 del 28/12/2016 <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 7A	002-001-A012-01-D024-18	Progetto Esecutivo D.A 20111 del 29/11/2016 <b>Intervento ultimato</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 7B	002-001-A012-01-D024-19	Progetto Esecutivo D.A 21821 del 30/11/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 7C	002-001-A012-01-D024-20	Progetto Esecutivo D.A 15522 del 01/09/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 7D	002-001-A012-01-D024-21	Progetto Esecutivo D.A 21824 del 30/11/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 8A	002-001-A016-01-D048-15	Progetto Esecutivo D.A 10299 del 06/06/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 –	002-001-A030-01-D054-15	Progetto Esecutivo D.A 11051 del 14/06/2017 <b>Intervento in corso</b>

	Lotto 8B		
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 9	002-001-D008-01-D055-15	Progetto Esecutivo D.A 10295 del 07/06/2017 <b>Intervento in corso</b>
Art.2 c.2 lettera D 8.2	Piano Sicurezza Gallerie fase 2 – Lotto 10		Inviato al MIT, anche se le gallerie del lotto non ricadono in ambito legislativo del Dlgs 264/2006 la progettazione degli interventi da eseguire è stata sviluppata in modo tale da assicurare la completa compliance al quadro normativo cogente, con particolare attenzione agli aspetti antincendio, come definito dal D.P.R. 151/11 e dalle successive circolari esplicative <b>Intervento in corso</b>



## Nuove iniziative remunerate ai sensi della delibera CIPE N. 39 del 15/06/2007

Rif.	Titolo Intervento	COD Sivca	Stato dell'intervento
Art.2 c.2 lettera E.1.1	Nuovi Investimenti remunerati ai sensi della delibera CIPE N. 39 del 15/06/2007	(*) 002 - 001 - A001 - 03 - E002 - 01 002 - 001 - A001 - 05 - C037 - 04 002 - 001 - A001 - 02 - E001 - 02 002 - 001 - D008 - 01 - E026 - 01 002 - 001 - A027 - 01 - C212 - 03 002 - 001 - A001 - 01 - C023 - 03 002 - 001 - A001 - 05 - C037 - 02 002 - 001 - A004 - 02 - E006 - 03 002 - 001 - A001 - 03 - E002 - 02 002 - 001 - A008 - 01 - E008 - 01 002 - 001 - A012 - 01 - C110 - 04 002 - 001 - A007 - 02 - C070 - 07 002 - 001 - A023 - 02 - C191 - 02 002 - 001 - A014 - 03 - E019 - 01 002 - 001 - A014 - 03 - E019 - 02 002 - 001 - A026 - 01 - C205 - 03 002 - 001 - A004 - 02 - E006 - 01 002 - 001 - A004 - 02 - E006 - 02 002 - 001 - A001 - 01 - E003 - 01 002 - 001 - A001 - 01 - E003 - 02 002 - 001 - A001 - 01 - E003 - 03 002 - 001 - A008 - 01 - E008 - 02 002 - 001 - A027 - 01 - E024 - 01 002 - 001 - A001 - 05 - E004 - 01 002 - 001 - A001 - 05 - E004 - 02 002 - 001 - A001 - 05 - E004 - 03 002 - 001 - A013 - 01 - E014 - 01 002 - 001 - A001 - 05 - E004 - 04 002 - 001 - A008 - 01 - E008 - 03 002 - 001 - A014 - 02 - E015 - 02 002 - 001 - A010 - 01 - E010 - 02 002 - 001 - A010 - 01 - E010 - 01 002 - 001 - A012 - 01 - E012 - 02 002 - 001 - A014 - 05 - E017 - 01 002 - 001 - A001 - 05 - E004 - 05 002 - 001 - A014 - 04 - E018 - 01 002 - 001 - A012 - 01 - E012 - 01 002 - 001 - D008 - 01 - C226 - 02 002 - 001 - A001 - 03 - E002 - 03 002 - 001 - A011 - 01 - E011 - 01 002 - 001 - A007 - 02 - E007 - 01 002 - 001 - A001 - 03 - E002 - 04 002 - 001 - A014 - 02 - E015 - 03 002 - 001 - A023 - 02 - E021 - 01 002 - 001 - A001 - 01 - E003 - 04 002 - 001 - A011 - 01 - E011 - 02 002 - 001 - A001 - 05 - E004 - 07 002 - 001 - A014 - 01 - E016 - 01	Piano di Risanamento Acustico Nazionale presentato agli Enti (Comuni, Regioni) e al Ministero dell'Ambiente entro i termini stabiliti dalla legge (30/06/2007). Rimodulazione del Piano con redistribuzione degli importi annuali approvato da Anas con D.A. 58511 del 20/04/2009. Primo Stralcio del Piano approvato in Conferenza Unificata il 19/11/2010, ratificato con decreti del Ministero dell'Ambiente prot. GAB-DEC-34 del 11/03/2011 e DVA DEC-116 del 02/05/2013.  Secondo e Terzo Stralcio del Piano approvato dal Ministero dell'Ambiente (MATM) con decreto n. 157 del 15/06/2017 (a valle dell'approvazione in Conferenza Unificata Stato Regioni del 04/05/2017).

(\*) I codici riportati sono riferiti ai soli interventi ad oggi decretati.

## Interventi originariamente individuati all'art.15 della Convenzione ed inseriti con il II Atto Aggiuntivo tra gli impegni di investimento (E.2)

Rif.	Titolo Intervento	COD SIVCA	Stato dell'Intervento
Art.2 c.2 lettera E.2.1	Nodo stradale di Casalecchio (stralcio Nord)	002 - 001 - A001 - 02 - K001 - 01	Opera il cui Ente Attuatore è Anas, con finanziamento a carico di Aspi, inserita tra gli impegni di quest'ultima con il II Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica.  <b>Intervento da avviare</b>

## Interventi originariamente individuati all'art.15 della Convenzione ed inseriti con il III Atto Aggiuntivo tra gli impegni di investimento (E.3)

Rif.	Titolo Intervento	COD SIVCA	Stato dell'Intervento
Art.2 c.2 lettera E.3.1	Ampliamento alla 4° corsia A14 Ravenna – Bologna S.Lazzaro	002 - 001 - A014 - 01 - Ø008 - 01	Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A. n.16009 del 3.2.2011 Progetto Esecutivo inviato al Concedente il 02/03/2018. <b>Interventi da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera E.3.2	Ampliamento alla 3° corsia A11 Firenze - Pistoia	002 - 001 - A011 - 01 - Ø005 - 01	Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A. n.16009 del 3.2.2011 Progetto Esecutivo inviato al Concedente il 03/08/2018. <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera E.3.3	Ampliamento alla 4° corsia A1 Milano Sud - Lodi	002 - 001 - A001 - 01 - K003 - 01	Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A. n.16009 del 3.2.2011 Progetto Esecutivo inviato al Concedente il 02/03/2018. <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera E.3.4	Ampliamento alla 3° corsia A1 Incisa- Valdarno	002 - 001 - A001 - 03 - Ø002 - 01	Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A. n.16009 del 3.2.2011 <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera E.3.5	Ampliamento alla 3° corsia dinamica A12 tratto Cerveteri - Torrimpietra	002 - 001 - A012 - 04 - Ø006 - 01	Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A. n.16009 del 3.2.2011 <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera E.3.6	Ampliamento alla 3° corsia A13 Padova - Monselice	002 - 001 - A013 - 01 - Ø007 - 02	Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A. n.16009 del 3.2.2011 <b>Intervento da avviare</b>
Art.2 c.2 lettera E.3.7	Ampliamento alla 3° corsia A13 Ferrara – Bologna	002 - 001 - A013 - 01 - Ø007 - 01	Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A. n.16009 del 3.2.2011 <b>Intervento da avviare</b>

## **Allegato K**

### **Elenco e descrizione delle opere. Piano degli Investimenti**

### **Autostrade per l'Italia**

## Sommario

<b>Introduzione .....</b>	<b>9</b>
<b>Focus Piano Ammodernamento Rete.....</b>	<b>11</b>
<b>Piano Finanziario 1997 .....</b>	<b>12</b>
<b>Interventi ultimati.....</b>	<b>12</b>
Art.2 c.2 lettera A.1.1), Casalecchio – Sasso Marconi .....	12
Art.2 c.2 lettera A.1.2.1), Sasso Marconi - La Quercia .....	13
Art.2 c.2 lettera A.1.2.2) Potenziamento della A1 Milano Napoli, tratta La Quercia – Aglio.....	14
Art.2 c.2 lettera A.1.2.3) Nuovo Svincolo e Stazione di Rioveggio.....	15
Art.2 c.2 lettera A.1.2.4) Potenziamento della A1 Milano Napoli, tratta Aglio–Barberino .....	15
Art.2 c.2 lettera A.2) Barberino – Firenze Nord .....	15
Art.2 c.2 lettera A.3) Firenze Nord – Firenze Sud.....	15
Art.2 c.2 lettera A.6, Interventi sul territorio .....	16
Art.2 c.2 lettera B.1) Modena Brennero - Bologna Borgo Panigale, investimenti residui di quarta corsia .....	16
Art.2 c.2 lettera B.4) Orte – Fiano Romano.....	17
Art.2 c.2 lettera B.5) Autostrada A1 Milano Napoli, investimenti residui ampliamento a tre corsie...	18
Art.2 c.2 lettera B.7) Tratto Milano Gallarate investimenti residui .....	18
<b>Interventi in corso o da avviare .....</b>	<b>19</b>
Art.2 c.2 lettera A.1.2.3 - Nuovo Svincolo di Rioveggio .....	19
Art.2 c.2 lettera A.1.2.5) Completamento della Variante di Valico - Lavori di completamento Galleria di Base, Lotto Mugello 1° stralcio, riqualifica A1 esistente nel tratto Aglio-Barberino .....	20
Art.2 c.2 lettera A.6.1.2 – Interventi sul territorio in Regione Emilia Romagna: opere di viabilità ordinaria, opere di inserimento ambientale e paesaggistico, opere di sistemazione idraulica, stabilizzazione dei versanti e potenziamento idrico in Regione Emilia Romagna .....	21
Art.2 c.2 lettera A.6.2.3 - Interventi sul territorio in Regione Toscana: Opere di viabilità ordinaria, opere di inserimento ambientale e paesaggistico, opere di sistemazione idraulica, stabilizzazione dei versanti e potenziamento idrico in Regione Toscana. ....	23
Art.2 c.2 lettera A.2, Barberino – Firenze Nord Lotto 1 .....	25
Art.2 c.2 lettera A.2, Barberino – Firenze Nord - Lotto 2 .....	26
Art.2 c.2 lettera A.3 Firenze N. – Firenze S. – Completamento della Tratte B (Lotti 4-5-6) e C (Lotti 7-8 - Interventi di 2^ fase .....	27
Art.2 c.2 lettera A.4, Firenze Sud – Incisa Lotto 1 Nord .....	28
Art.2 c.2 lettera A.4, Firenze Sud – Incisa Lotto 1 Sud + 2B .....	29

Art.2 c.2 lettera A.6.1.1) Interventi non causa-effetto in Regione Emilia-Romagna .....	30
Art.2 c.2 lettera A.6.2.1) Interventi non causa-effetto in Regione Toscana .....	30
Art.2 c.2 lettera A.6.2.2, Intervento sul territorio – Bretella di Firenzuola – Lotto 14.....	31
Art.2 c.2 lettera B.2) Tangenziale di Modena.....	32

## **Altri Investimenti nominativi art.2 comma 2 p.ti C1, C2..... 33**

### **Interventi ultimati..... 33**

Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.5 Ampliamento Area di Servizio Prenestina est.....	33
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.6 Ampliamento Area di Servizio Teano est .....	33
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.7 Ampliamento Area di Servizio S.Nicola ovest .....	33
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.8 Adeguamento Area di Servizio S. Zenone est .....	33
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.12Adeguamento Area di Servizio Lucignano ovest.....	33
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.14 Ampliamento Area di Servizio Cantagallo ovest .....	34
Art.2 Comma 2 lettera C.1.b.1 Ampliamento Area di Servizio Brianza nord .....	34
Art.2 Comma 2 lettera C.1.b.2 Ampliamento Area di Servizio Lambro sud.....	34
Art.2 Comma 2 lettera C.1.b.3 Ampliamento Area di Servizio Valtrompia nord .....	34
Art.2 Comma 2 lettera C.1.g.1 Ampliamento Area di Servizio Po ovest .....	34
Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.3 Ampliamento Area di Servizio Esino ovest.....	34
Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.3 Ampliamento Area di Servizio Esino est .....	34
Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.4 Ampliamento Area di Servizio Sillaro est .....	35
Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.10 Adeguamento Area di Servizio Chienti ovest.....	35
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.4 Ampliamento Area di Servizio Reggello ovest (ora Arno Ovest).....	35
Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.5 Adeguamento Area di Servizio Santerno est .....	35
Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.6 Ampliamento Area di Servizio La Pioppa est .....	36
Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.8 Adeguamento Area di Servizio Bevano ovest .....	36

### **Interventi in corso o da avviare ..... 36**

Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.6 Ampliamento Area di Servizio Teano ovest .....	36
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.8 Adeguamento Area di Servizio San Zenone ovest.....	37
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.9 Ampliamento Area di Servizio Cantagallo est .....	37
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.10 Adeguamento Area di Servizio S.Martino est .....	37
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.10 Adeguamento Area di Servizio S.Martino ovest .....	37
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.11 Adeguamento Area di Servizio La Macchia ovest .....	38
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.13 Adeguamento Area di Servizio San Nicola ovest 2^fase .....	38
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.14 Adeguamento Area di Servizio Cantagallo ovest 2^fase.....	38
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.15 Adeguamento Area di Servizio Aglio est .....	38
Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.16 Ampliamento Area di Servizio Secchia est .....	39

Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.17 Nuova Area di s. Bellosguardo Ovest (in sostituzione di Bisenio Ovest) .....	39
Art.2 Comma 2 lettera C.1.b.4 Ampliamento Area di Servizio Sebino nord .....	39
Art.2 Comma 2 lettera C.1.b.4 Ampliamento Area di Servizio Sebino sud .....	39
Art.2 Comma 2 lettera C.1.e.1 Ampliamento Area di Servizio Villoresi est / ovest .....	39
Art.2 Comma 2 lettera C.1.g.2 Adeguamento Area di Servizio S.Pelagio est .....	40
Art.2 Comma 2 lettera C.1.g.2 Adeguamento Area di Servizio S.Pelagio ovest .....	40
Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.2 Ampliamento Area di Servizio Metauro ovest .....	40
Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.5 Ampliamento Area di Servizio Santerno ovest .....	40
Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.7 Adeguamento Area di Servizio Murge ovest .....	41
Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.9 Ampliamento Area di Servizio Montefeltro est .....	41
Art.2 Comma 2 lettera C.1.i.1 Adeguamento Area di Servizio Stura est/Ovest .....	41

## **Altri Investimenti nominativi art.2 comma 2 p.to C3 ..... 42**

**Iniziative previste nella tabella Art.2 comma 2 .p.C3 dell'allegato K all'Atto Aggiuntivo del 24/12/2013 per le quali sono venuti meno i presupposti per la realizzazione: ..... 42**

**Altre iniziative già previste nella tabella Art.2 comma 2 .p.C3 dell'allegato K all'Atto Aggiuntivo del 24/12/2013 : ..... 44**

**Nuove iniziative (non ricomprese nella tabella Art.2 c.2 punto C3 dell'allegato K all'Atto Aggiuntivo del 24/12/2013) - aggiornamento ..... 45**

**Interventi ultimati..... 47**

Art.2 c.2 lettera C.3.1) A14 Tangenziale di Bologna.....	47
Art.2 c.2 lettera C.3.2) Potenziamento IV Corsia A4 tra gli Svincoli V.le Certosa e Sesto S.G. - Lotto 0	47
Art.2 c.2 lettera C.3.9) Nuova stazione di Foggia Zona Industriale .....	47
Art.2 c.2 lettera C.3.10) Nuova stazione di Borgonuovo.....	47
Art.2 c.2 lettera C.3.11) Nuovo Svincolo di Valsamoggia sulla A1 ( ex Crespellano, ex la Muffa) .....	47
Art.2 c.2 lettera C.3.13) Collegamento tra la Val Fontanabuona e l'A12 (Prog.ne Preliminare e Definitiva) .....	48
Art.2 c.2 lettera C.3.15) Interventi di Adeguamento della viabilità comunale per migliorare l'accessibilità allo svincolo autostradale di Rapallo.....	48
Art.2 c.2 lettera C.3.17) Altri Interventi minori realizzati.....	48

**Interventi in corso o da avviare, già individuati nell'ambito dell'A.A. del 24/12/13 ..... 49**

Art.2 c.2 lettera C.3.2) Potenziamento IV Corsia A4 tra gli Svincoli V.le Certosa e Sesto S.G. - Lotto 1	49
Art.2 c.2 lettera C.3.3) A4/A8 – A9 Rho Monza (1° tratto).....	50
Art.2 c.2 lettera C.3.4) Nuova Bazzanese .....	51
Art.2 c.2 lettera C.3.5) Raccordo di San Cesario sul Panaro.....	52

Art.2 c.2 lettera C.3.6) Miglioramento dei sistemi locali di adduzione all'autostrada A1 svincoli di Barberino - Calenzano con interventi su SP8 viabilità di supporto zona industriale Calenzano; inclusa riqualifica dell'A1 esistente tra Barberino e Firenze Nord .....	53
Art.2 c.2 lettera C.3.7) Miglioramento dei sistemi locali di adduzione all'autostrada A1 svincoli Firenze Sud - Incisa con interventi su SS67 - SS69 - SP34 - viabilità di supporto zona industriale Rignano, variante di Troghi, interventi di miglioramento e fluidificazione in prossimità del casello di Firenze Sud e contributo per SR 202 "Variante Chiantigiana" .....	54
Art.2 c.2 lettera C.3.8) Viabilità di accesso al distretto portuale di Voltri.....	55
Art.2 c.2 lettera C.3.12) Realizzazione del nuovo Casello di Dalmine.....	56
Art.2 c.2 lettera C.3.14) Completamento dello svincolo di Baveno sulla A26 .....	57
Art.2 c.2 lettera C.3.16) Modifica dell'innesto terminale A11 Firenze-Pisa Nord sulla SS1 Aurelia in località Migliarino.....	58
<b>Nuovi Interventi in corso o da avviare, derivanti da prescrizioni o accordi .....</b>	<b>59</b>
Art.2 c.2 lettera C.3.18) Adeguamento dello svincolo di Scandicci sulla A1 e innesto su via 'Minervini' .....	59
Art.2 c.2 lettera C.3.19) Svincolo di Prato Est sulla A11 Firenze Pisa Nord, adeguamento "declassata" e raddoppio del "Ponte Lama" sul Bisenzio .....	60
Art.2 c.2 lettera C.3.20) Adeguamento dello svincolo di Montecatini sulla A11 .....	61
Art.2 c.2 lettera C.3.21) Svincolo di Pistoia Est sulla A11- realizzazione del tratto di adduzione al nuovo svincolo di Pistoia Est - Asse dei vivai e Variante di Via del Casello.....	62
Art.2 c.2 lettera C.3.2.22) Opere di adduzione alla A1 tra gli svincoli di Incisa e Valdarno .....	63
Art.2 c.2 lettera C.3.2.23) Opere di adduzione al sistema autostradale della A14, connesse alla realizzazione della 4 <sup>a</sup> corsia tra Bologna San Lazzaro e la Diramazione per Ravenna (opere nei comuni di S. Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel S.Pietro Terme, Imola, Toscanella Dozza) .....	64
Art.2 c.2 lettera C.3.24) Realizzazione interventi di fluidificazione agli svincoli nell'area Milanese e altre iniziative non individuate o eventuali impegni da rivalutare in funzione del cambio di contesto.....	65
Art.2 c.2 lettera C.3.25) Sistemazione Nodo stradale e autostradale di Bologna - opere in asse (accordo del 15/4/2016 e a.a.).....	66
Art.2 c.2 lettera C.3.26) Intermedia di Pianura .....	67
Art.2 c.2 lettera C.3.27) Lungo Savena (lotto 3).....	68
Art.2 c.2 lettera C.3.28) Collegamento tra Via del Triumvirato e via del Chiù.....	69
Art.2 c.2 lettera C.3.29) Sistemazione del Nodo di Funo .....	70
Art.2 c.2 lettera C.3.30) Complanari di via Aposazza sulla A13.....	71
Art.2 c.2 lettera C.3.31) A13 Bologna Padova – svincolo Bologna Interporto riqualifica SP3 – trasversale di Pianura.....	72
Art.2 c.2 lettera C.3.32) A13 Bologna Padova – svincolo di Altedo riqualifica SP20.....	73
<b>Interventi del IV Atto Aggiuntivo 2002.....</b>	<b>74</b>
<b>Interventi ultimati.....</b>	<b>74</b>

Art.2 c.2 lettera D.1.1 Ampliamento alla terza corsia della A1 nel tratto Fiano R. - Settebagni e nuovo Svincolo di Castelnuovo di Porto.....	74
Art.2 c.2 lettera D.1.2) Svincolo di Guidonia .....	74
Art.2 c.2 lettera D.2.1 Ampliamento dell’autostrada A4 Milano-Bergamo .....	74
Art.2 c.2 lettera D.2.2) Adeguamento dei Ponti Adda e Brembo esistenti sulla A4 .....	74
Art.2 c.2 lettera D.3.1) Ampliamento alla terza corsia dell’Autostrada A9 Lainate-Como .....	75
Art. 2 comma 2 lettera D.3.2) Ampliamento alla quinta corsia della A8 Milano – Varese tra la barriera di Milano Nord e l’Interconnessione di Lainate - Lotto 1.....	75
Art.2 c.2 lettera D.3.3) Polo Fieristico di Rho-Pero, .....	75
Art.2 c.2 lettera D.4.1.1) Ampliamento alla terza corsia dell’A14, tratto Rimini Nord-Cattolica.....	75
Art.2 c.2 lettera D.4.1.2) Ampliamento alla terza corsia dell’A14, tratto Cattolica-Fano, Lotto 2.....	76
Art. 2 c. 2 lettera D.4.1.3) Ampliamento alla terza corsia dell’A14, tratto Fano – Senigallia, Lotto 3 .	76
Art. 2 comma 2 lettera D.4.1.4) Ampliamento alla terza corsia dell’A14 tratto Senigallia - Ancona Nord e nuovo Sv. di Montemarçiano, Lotto 4.....	76
Art. 2 comma 2 lettera D.4.1.4) Ampliamento alla terza corsia dell’A14 tratto Senigallia - Ancona Nord e nuovo Sv. di Montemarçiano, Lotto 4 - progetto esecutivo di completamento.....	77
Art. 2 comma 2 lettera D.4.1.5) Ampliam. terza corsia dell’A14, tratto Ancona N. - Ancona S. Lotto 5 .....	77
Art.2 c.2 lettera D.4.1.6) Ampliam. Alla 3 <sup>a</sup> corsia dell’A14, Ancona Sud – Porto S.E. (1 <sup>a</sup> fase), Lotto 6A .....	77
Art. 2 comma 2 lettera D.4.1.7) Ampliamento alla terza corsia dell’A14, tratto Ancona Sud a Porto Sant’Elpidio - interventi di 2 <sup>a</sup> fase e Nuovo Svincolo di Porto Sant’Elpidio, Lotto 6B .....	77
Art.2 c.2 lettera D.4.1.8) Ampliamento alla terza corsia dell’A14, Lotto 0 .....	77
Art.2 c.2 lettera D.4.6) Svincolo di Rubicone .....	77
Art. 2 comma 2 lettera D.5.2) Adeguamento del nodo di S. Benigno lotto 1 .....	78
Art.2 c.2 lettera D.6.1) Svincolo di Padova Zona Industriale – Stazione .....	78
Art.2 c.2 lettera D.6.2) Svincolo di Padova Zona Industriale – Interconnessione A4-A13 .....	78
Art.2 c.2 lettera D.6.3) Svincolo di Villamarzana.....	78
Art.2 c.2 lettera D.1.3) Svincolo di Ferentino.....	78
<b>Interventi in corso o da avviare .....</b>	<b>79</b>
Art. 2 comma 2 lettera D.3.2) Ampliamento alla quinta corsia della A8 Milano – Varese tra la barriera di Milano Nord e l’Interconnessione di Lainate – Lotto 2.....	79
Art. 2 c. 2 lettera D.4.2) Opere complementari nel Comune di Fano: Viabilità nel Comune di Fano (csd. “bretelle di Fano”).....	80
Art. 2 c. 2 lettera D.4.2) Opere compl. nel Comune di Fano: Nuova stazione di Fano .....	81
Art. 2 c. 2 lettera D.4.3 Opere complementari nel Comune di Pesaro: Nuova circonvallazione di Muraglia .....	82



Art. 2 c. 2 lettera D.4.3) Opere complementari nel Comune di Pesaro - Nuovo svincolo di Pesaro sud .....	83
Art. 2 c. 2 lettera D.4.3) Opere complementari nel Comune di Pesaro: Viabilità di adduzione nel Comune di Pesaro (csd. "bretelle di Pesaro") .....	84
Art. 2 comma 2 lettera D.4.1.7) Ampliamento alla terza corsia dell'A14, tratto Ancona Sud a Porto Sant'Elpidio - interventi di 2 <sup>a</sup> fase e Nuovo Svincolo di Porto Sant'Elpidio, Lotto 6B Progetto di Completamento .....	85
Art. 2 comma 2 lettera D.4.5) Opere complementari della tratta Ancona Nord – Porto Sant'Elpidio .	86
Art. 2 comma 2 lettera D.5.1) Gronda di Ponente e interconnessione A7/A10/A12 .....	87
Art. 2 comma 2 lettera D.5.2) Adeguamento del nodo di S. Benigno lotto 2 .....	88
Art.2 c.2 lettera D.7.1) Nuovo Svincolo e Stazione di Maddaloni .....	89
Art.2 c.2 lettera D.8.1 e D.8.2, Piano Sicurezza Gallerie 1 <sup>a</sup> fase e 2 <sup>a</sup> fase .....	91

## **Investimenti remunerati ai sensi della delibera CIPE N. 39 del 15/06/2007 . 102**

Art.2 Comma 2 lettera E.1.1 - Investimenti remunerati ai sensi della delibera CIPE N. 39 del 15/06/2007 .....	102
---	-----

## **Interventi di cui all'art. 2 comma 2 lettera E.2) e E.3)..... 116**

### **Interventi originariamente individuati all'art.15 della Convenzione ed inseriti con il II Atto Aggiuntivo tra gli impegni di investimento..... 118**

Articolo 2 c.2. lettera E.2.1) Nodo stradale di Casalecchio stralcio nord.....	118
--	-----

### **Interventi originariamente individuati all'art.15 della Convenzione ed inseriti tra gli impegni di investimento..... 119**

Articolo 2 c.2. lettera E.3.1) Ampliamento alla quarta corsia A14 Ravenna – Bologna S.Lazzaro .....	119
Articolo 2 c.2. lettera E.3.2) Ampliamento alla terza corsia A11 Firenze – Pistoia .....	120
Articolo 2 c.2. lettera E.3.3) Ampliamento alla quarta corsia A1 Milano Sud - Lodi.....	121
Articolo 2 c.2. lettera E.3.4) Ampliamento alla terza corsia A1 Incisa - Valdarno.....	122
Articolo 2 c.2. lettera E.3.5) Ampliamento alla terza corsia dinamica A12 tratto Cerveteri - Torrioni.....	123
Articolo 2 c.2. lettera E.3.6) Ampliamento alla terza corsia A13 Padova – Monselice .....	124
Articolo 2 c.2. lettera E.3.7) Ampliamento alla terza corsia A13 Ferrara – Bologna.....	125

## **Nuovi interventi di ammodernamento e adeguamento, anche tecnologico, della rete ..... 126**

Art.2 c.2 lettera E.4.1) Adeguamento normativo opere d'arte e interventi sul corpo autostradale.	126
Art.2 c.2 lettera E.4.2) Riqualfica tratte con prevalenza barriere di sicurezza ante DM 223/92 .....	127
Art.2 c.2 lettera E.4.3) Riqualfica barriere di sicurezza su cavalcavia Enti Terzi e rami di svincolo ..	128
Art.2 c.2 lettera E.4.4) Interventi su gallerie – interventi strutturali e di miglioramento della visibilità .....	129

Art.2 c.2 lettera E.4.5) Interventi di adeguamento della rete autostradale in termini di arredo tecnologico (incluso smart roads, etc.) .....	130
<b>Interventi di miglioramento della viabilità di Genova .....</b>	<b>131</b>
Art.2 c.2 lettera E.5.1) Tunnel subportuale di Genova .....	131
Art.2 c.2 lettera E.5.2) Svincolo e collegamento con la viabilità in località Fontanabuona.....	132
<b>Importi non oggetto di remunerazione.....</b>	<b>133</b>
<b>Rappresentazione temporale degli investimenti .....</b>	<b>134</b>

## Introduzione

Nel presente allegato sono riportati, per ciascun intervento indicato nominativamente nell'articolo 2 comma 2. della Convenzione Unica, i principali elementi quali, tra gli altri, lo stato e la descrizione, la tempistica dell'iter approvativo/realizzativo, i riferimenti approvativi del Concedente, il valore dell'investimento previsto, nonché la classificazione ai fini dell'applicazione delle disposizioni ART.

In tale ambito sono ricompresi, oltre al Nodo stradale di Casalecchio (di cui il 2° Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 22 febbraio 2018), anche:

- 7 interventi indicati all'art.15 della Convenzione Unica la cui realizzazione è ritenuta prioritaria
- I nuovi interventi di adeguamento ed ammodernamento della rete che con il presente Atto Aggiuntivo vengono inseriti tra gli impegni di investimento di Aspi.

Tenuto conto che il programma di investimenti del Concessionario include un numero elevato di interventi singolarmente di modesto importo, da realizzare in proprietà, che non presentano complessità tecnica rilevante (a titolo di esempio: acquisto e installazione silos stoccaggio cloruri, interventi di adeguamento fabbricati di Esercizio, adeguamenti minori su Aree di Servizio e Stazioni, interventi puntuali di miglioramento di standard di sicurezza, aggiornamenti ed evoluzioni impiantistiche, etc. ...) è necessario definire d'intesa con il Concedente una procedura di approvazione semplificata che consenta la loro realizzazione in tempi tecnici ristretti, anche al fine di evitare possibili impatti negativi sull'operatività del Concessionario.

ASPI ha ipotizzato l'attuazione nell'arco del periodo della Concessione di un piano di investimenti complessivo, inclusivo dell'intervento sulla Gronda di Genova, da 26,5 miliardi di euro, di cui residui 13,2 miliardi di euro da eseguirsi nel periodo 2020-2038, così articolati:

- a) 7,4 miliardi di euro (di cui 1,0 miliardi di euro nel 2020-2038) per interventi del Piano 1997;
- b) 4,2 miliardi di euro (di cui 0,5 miliardi di euro nel 2020-2038) per interventi del Piano IV Atto Aggiuntivo del 2002, al netto della Gronda di Genova;
- c) 4,3 miliardi di euro (di cui 4,1 miliardi di euro nel 2020-2038) di interventi per la Gronda di Genova;
- d) 3,3 miliardi di euro (3,0 miliardi di euro nel 2020-38) relativi alla Convenzione Unica per l'ampliamento delle corsie (ex. Art. 15) e quota parte del Piano di risanamento acustico completamento interventi Piano 2007 (piano di risanamento acustico);
- e) 4,6 miliardi di euro (1,9 miliardi di euro nel 2020-38) per interventi ricompresi nella voce "Altri Investimenti" del Piano 1997;
- f) 2,7 miliardi di euro relativi a nuovi interventi per ammodernamento della rete.

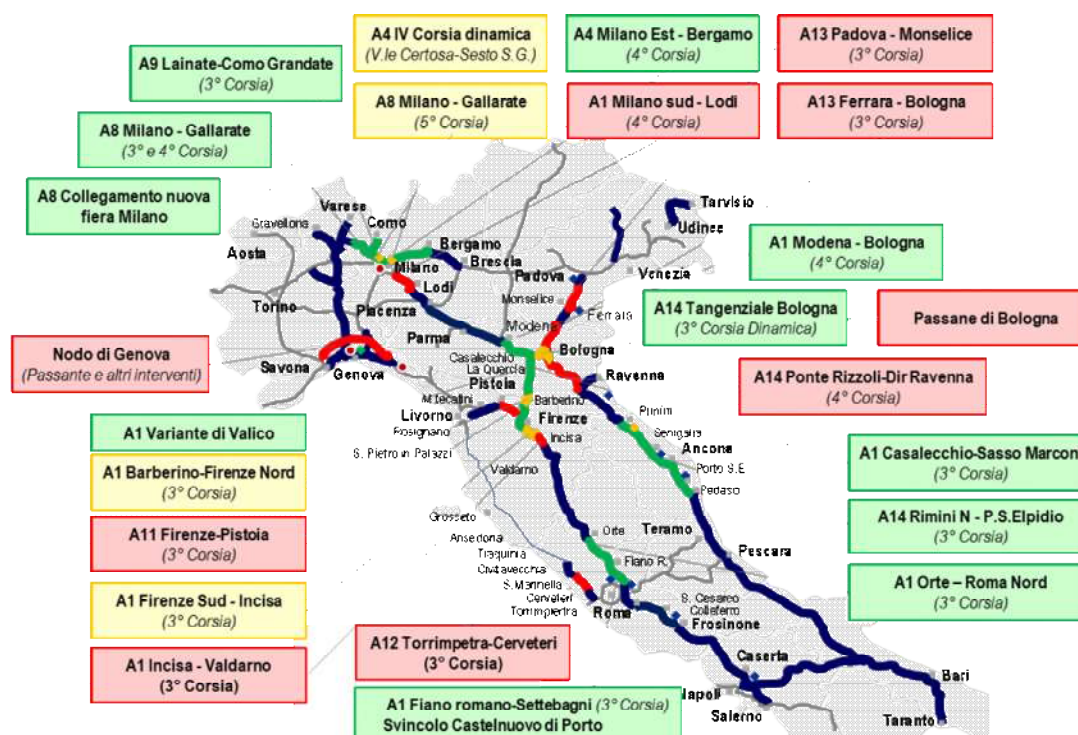
Tale piano è in incremento di 2,8 miliardi di euro rispetto alla proposta di PEF inviata da ASPI al Concedente il 15 giugno 2018 e di 7,3 miliardi di euro rispetto all'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24 dicembre 2013. Rispetto a tale atto, l'incremento è principalmente dovuto all'inserimento degli interventi di potenziamento/ampliamento ex Art. 15, piano ammodernamento rete nonché all'adeguamento del progetto della Gronda di Genova.

Principali voci di PEF	Importo totale	Importo residuo 2038	Anno di completam.	Delta Proposta PEF 2018 vs PEF 2013	Delta PEF 2018 vs PEF 2020
	€Bn	€Bn		€Bn	€Bn
Interventi del Piano 1997	7,4	1,0	2025	0,8	0,1
Interventi del Piano 2002 (escluso Gronda)	4,1	0,4	2023	-	-
Gronda di Genova	4,3	4,1	2031	1,1	-
Convenzione Unica 2007 ed ex Art. 15	3,3	3,0	2026	2,6	-
Altri Investimenti	2,0	1,5	2038	-	-
	2,6	0,4	2038	-	-
Piano interventi ammodernamento rete	2,7	2,7	2038	-	2,7
<b>Totale</b>	<b>26,5</b>	<b>13,2</b>		<b>4,5</b>	<b>2,8</b>

ASPI si impegna inoltre in sede di prossimo aggiornamento quinquennale del PEF (2025) a inserire ulteriori 1,3 miliardi di euro di investimenti sul capitolo di spesa dell'ammodernamento della rete, aggiornando l'importo complessivo a 14,5 miliardi di euro di investimenti fra il 2020 e il 2038.

Principali voci di PEF	Importo totale	Importo residuo 2038	Anno di completam.	Delta Proposta PEF 2018 vs PEF 2013	Delta Proposta PEF 2020 vs PEF 2018	Ulteriori interventi da inserire prossimo rinnovo PEF (2025)	Importo residuo 2038 con impegni aggiuntivi	Anno di completam.
	€Bn	€Bn		€Bn	€Bn			
Interventi del Piano 1997	7,4	1,0	2025	0,8	0,1	-	1,0	2025
Interventi del Piano 2002 (escluso Gronda)	4,1	0,4	2023	-	-	-	0,5	2023
Gronda di Genova	4,3	4,1	2031	1,1	-	-	4,1	2031
Convenzione Unica 2007 ed ex Art. 15	3,3	3,0	2026	2,6	-	-	3,0	2026
Altri Investimenti	2,0	1,5	2038	-	-	-	1,5	2038
	2,6	0,4	2038	-	-	-	0,4	2038
Piano interventi ammodernamento rete	2,7	2,7	2038	-	2,7	1,3	4,0	2038
<b>Totale</b>	<b>26,5</b>	<b>13,2</b>		<b>4,5</b>	<b>2,8</b>	<b>1,3</b>	<b>14,5</b>	

- Interventi da iniziare
- Interventi conclusi
- In corso di realizzazione



Localizzazione delle principali iniziative del piano di investimento ASPI

Nell'ambito del piano di investimenti proposto da ASPI sono già in corso 135 lotti per un valore complessivo di 1,6 miliardi di euro. I principali interventi includono il piano di risanamento acustico (con un valore residuo di 0,7 miliardi di euro) e il piano di sicurezza delle gallerie (per un valore residuo di 0,1 miliardi di euro).

Relativamente agli interventi di potenziamento, è ipotizzato il completamento e quindi l'apertura al traffico di tutti i 32 km fra il 2020 e il 2023.

## Focus Piano Ammodernamento Rete

Una degli elementi nuovi che caratterizzano il PEF è l'inserimento di iniziative finalizzate all'adeguamento e ammodernamento della rete in Concessione. L'impegno complessivo di tali iniziative è stimabile in 2,7 miliardi di euro.

Tale importo è stato distribuito preliminarmente sui capitoli di spesa sotto descritti. Peraltro la distribuzione che ne deriva sarà suscettibile di affinamenti per quel che concerne l'allocazione degli importi ai vari capitoli di spesa, anche in ragione degli effetti rivenienti dalla finalizzazione dei progetti esecutivi dei singoli interventi.

- I. ~1,2 miliardi di euro per riqualifica Barriere di sicurezza ante DM 223/92;
- II. ~0,9 miliardi di euro per interventi su circa 100 km di gallerie della rete a seguito di una stima preliminare effettuata in modo parametrico, che sarà definita in modo puntuale a valle del

completamento dei rilievi/ monitoraggi attualmente in corso e delle relative procedure di affidamento

- III. ~0,45 miliardi di euro per interventi di Adeguamento normativo di Opere d'arte e interventi su corpo autostradale;
- IV. ~0,1 miliardi di euro per riqualifica barriere di sicurezza enti terzi e rami di svincolo

Infine, si segnala che, relativamente a tale ambito di investimenti, ASPI ha individuato un piano di interventi integrativi, per un valore complessivamente stimabile in 1,3 miliardi di euro, impegnandosi ad inserire tale valore nel prossimo aggiornamento quinquennale di PEF del 2025 (valore che verrà riflesso in tariffa in funzione del suo utilizzo).

La distribuzione dell'ulteriore importo è anch'essa da intendersi preliminare e suscettibile di affinamenti per quel che concerne l'allocazione degli importi ai vari capitoli di spesa, anche in ragione degli effetti rivenienti dalla finalizzazione dei progetti esecutivi dei singoli interventi, come visibile nella tabella allegata.

	Valori per quinquennio regolatorio					Proposta PEF	Non incluso in proposta PEF	
	al 2019	2020-2024	2025-2029	2030-2034	2035-2038		Integrazioni	Piano con interventi integrativi
	€mio	€mio	€mio	€mio	€mio		€mio	€mio
Interventi di adeguamento della rete autostradale in termini arredo tecnologico (incluso "smart roads", etc.)	-	85,7	12,0	-	-	98	+ 403	501
Adeguamento normativo opere d'arte e interventi su corpo autostradale	0,9	322,0	105,6	11,7	4,7	445	+ 344	789
Riqualifica barriere di sicurezza ante DM 223/92	-	409,6	723,4	78,0	-	1.211	+ 0	1.211
Riqualifica barriere di sicurezza su cavalcavia enti terzi e rami di svincolo	-	40,2	-	-	-	40	+ 235	275
Interventi su Gallerie (Miglioramento visibilità ed interventi strutturali)	-	138,1	610,0	126,0	-	874	+ 330	1.204
<b>Piano Ammodernamento Rete</b>	<b>1</b>	<b>996</b>	<b>1.451</b>	<b>216</b>	<b>5</b>	<b>2.668</b>	<b>+ 1.312</b>	<b>3.980</b>

**Dettaglio Piano Adeguamento e Ammodernamento Rete e investimenti aggiuntivi**

## Piano Finanziario 1997

### Interventi ultimati

**Art.2 c.2 lettera A.1.1), Casalecchio – Sasso Marconi**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002 - 001 - A001 - 02 - A001 – 01

Approvato ANAS S.p.A. il 24/06/2009 prot. n. 0095031 (2ª Perizia di Variante).

Ultimato il 11/02/2010, aperto al traffico il 31/12/2009; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 19/10/2010.

**Art.2 c.2 lettera A.1.2.1), Sasso Marconi - La Quercia**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

Sasso Marconi - La Quercia Lotto 1

002 - 001 - A001 - 02 - A002 – 02

Approvato ANAS S.p.A. il 27/11/2007 prot. n. 00143249 (3ª Perizia di Variante).

Ultimato il 09/04/2006, aperto al traffico il 04/10/2006; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 26/03/2009.

Sasso Marconi - La Quercia Lotto 2

002 - 001 - A001 - 02 - A002 - 03

Approvato ANAS S.p.A. il 04/12/2007 prot. n. 001463889 (1ª Perizia di Variante).

Ultimato il 31/03/2006, aperto al traffico il 10/07/2006; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 04/11/2008.

Sasso Marconi - La Quercia Lotto 3

002 - 001 - A001 - 02 - A002 - 04

Approvato ANAS S.p.A. il 27/11/2007 prot. n. 0143252 (5ª Perizia di Variante).

Ultimato il 14/12/2006, aperto al traffico il 04/10/2006; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 24/09/2008.

Sasso Marconi - La Quercia Lotto 4

002 - 001 - A001 - 02 - A002 - 05

Approvato ANAS S.p.A. il 27/11/2007 prot. n. 0143253 (1ª Perizia di Variante).

Ultimato il 10/10/2007, aperto al traffico il 09/07/2007; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 20/10/2009.

Sasso Marconi - La Quercia Adduttore Reno-Setta

002 - 001 - A001 - 02 - A002 - 01

Approvato ANAS S.p.A. il 07/03/2008 prot. n. 0035354 (2ª Perizia di Variante).

Ultimato il 15/12/2008.

Sasso Marconi – La Quercia PREVAM 1ª fase (antirumore Lotti 1-4)

002 - 001 - A001 - 02 - C003 – 01

Approvato ANAS S.p.A. il 05/06/2008 prot. n. 0078459 (1ª Perizia di Variante).

Ultimato il 10/10/2007, aperto al traffico il 09/07/2007

Sasso Marconi – La Quercia, Impianti elettromeccanici Lotti 1-2-3-4

002 - 001 - A001 - 02 - A002 – 01

Approvato ANAS S.p.A. il 05/06/2008 prot. n. 0078427 (2ª Perizia di Variante).

Ultimato il 08/09/2007; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 12/03/2009.

**Art.2 c.2 lettera A.1.2.2) Potenziamento della A1 Milano Napoli, tratta La Quercia – Aglio**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

**Lotto 5A**

002 - 001 - A001 - 02 - A003 – 03

Approvato con D.A. 0148363 del 10/11/2011 (1<sup>a</sup> Perizia di Variante), 2<sup>a</sup> Perizia di Variante Inviata ad ANAS il 22/06/2012; Ultimato il 31/05/2013; aperto al traffico il 23/12/2015.

Pendente ricorso al Consiglio di Stato avverso l'approvazione della 1<sup>a</sup> PV - Consiglio di Stato 2364/2015

**Lotto 5B**

002 - 001 - A001 - 02 - A003 - 04

Approvato con D.A. 12750 del 11/07/2017 (4<sup>a</sup> Perizia di variante), 5<sup>a</sup> Perizia di variante inviata da Aspi al Concedente il 23/10/2017, ultimato il 15/05/2018, aperto al traffico il 23/12/2015.

**Nota:** Aspi ha presentato ricorso al TAR avverso il provvedimento di approvazione delle 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> P.V.

Impianti elettromeccanici dei Lotti 5B e 6-7

002 - 001 - A001 - 02 - A003 – 08

Progetto Esecutivo Inviato ad ANAS il 09/11/2005 e poi ritirato da ASPI il 24/09/2007

**Lotto 6-7**

002 - 001 - A001 - 02 - A003 - 05

Approvato con D.A. 1291 del 13/07/2017 (3<sup>a</sup> Perizia di Variante), ultimato il 18/05/2016, aperto al traffico il 23/12/2015; 4<sup>a</sup> Perizia di Variante inviata al Concedente il 05/02/18

**Note:** Pendente ricorso al TAR avverso le approvazioni delle PV 2 e 3 - TAR Lazio 10118/2017

**Galleria di Base (Lotti 9-10-11)**

002 - 001 - A001 - 02 - A003 - 01

Approvato con D.A. 6265 del 18/07/2013 (4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> Perizia di Variante)

Aperto al traffico il 23/12/2015; Ultimato il 12/01/2016.

**Note:** Pendente ricorso al TAR avverso le approvazioni delle PV 4 e 5 - TAR Lazio 11195/2013

**Cunicoli Pilota**

002 - 001 - A001 - 02 - A003 – 02

Approvato ANAS S.p.A. con D.A. 2058 del 08/01/02 (2<sup>a</sup> Perizia di Variante),

Ultimato il 25/02/2004; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 06/05/2005.

**Lotto Mugello 1° Stralcio (Lotto 12 )**

002 - 001 - A001 - 02 - A003 - 09

Approvato con D.A. 016655 del 06/02/07 (Perizia di assestamento e P.E. di completamento), e con D.A. 71874 del 12/05/09 (1<sup>a</sup> Perizia di Variante sul progetto di completamento).

Ultimato il 31/03/2011.

**Note:** Pendente ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 2 - TAR Lazio 7684/2011



**Art.2 c.2 lettera A.1.2.3) Nuovo Svincolo e Stazione di Rioveggio**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002 - 001 - A001 - 02 - A003 - 07

Approvato con D.A. 8413 del 11/08/2015 (2ª Perizia di Variante)

**Art.2 c.2 lettera A.1.2.4) Potenziamento della A1 Milano Napoli, tratta Aiglio–Barberino**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

**Lotto Mugello 2° stralcio (Lotto 13)**

002 - 001 - A001 - 02 - A004 - 01

Approvato con D.A. 2345 del 11/03/2015 (2ª e 3ª Perizia di Variante) e con D.A. 10222 del 19/11/2014 (Progetto Esecutivo di completamento); Ultimato il 30/09/2012 (Lotto 13) e 09/01/2017 (lavori di completamento); Aperto al traffico il 23/12/2015.

**Note:** Pendente ricorso al TAR avverso le approvazioni delle PV 2 e 3- TAR Toscana 857/2015

**Stazione di Barberino**

002 - 001 - A001 - 02 - A003 - 10

Approvato con D.A. 016655 del 06/02/07 (Perizia di assestamento e P.E. di completamento), e con D.A. 71874 del 12/05/09 (1ª Perizia di Variante sul progetto di completamento).

Ultimato e aperto al traffico il 22/05/2007

**Art.2 c.2 lettera A.2) Barberino – Firenze Nord**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

**Lotto 0**

002 - 001 - A001 - 02 - A005 – 01, 002 - 001 - A001 - 02 - A005 – 05

Approvato con D.A. 178867 del 17/12/2010 (Progetto Esecutivo), 1ª Perizia di variante inviata al Concedente il 01/09/2015, 2ª Perizia di variante inviata al Concedente il 18/04/2018; Ultimato il 21/12/2016.

**Art.2 c.2 lettera A.3) Firenze Nord – Firenze Sud**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

**Firenze Nord – Firenze Sud Lotto 1**

002 - 001 - A001 - 03 - A012 – 02, 002 - 001 - A001 - 03 - A012 – 03

Approvato con D.A. 4751 del 20/01/2005 (Perizia di assestamento e progetto di completamento) e D.A. 0108961 del 02/08/2012 (1ª Perizia di Variante al progetto di completamento). Aperto al traffico il 28/07/2010. Certificati di collaudo tecnico-amministrativo rilasciati il 10/05/2012 e il 24/03/2015 (progetto di completamento)

**Note:** In data 28/09/12 il Concessionario ha presentato ricorso al TAR avverso il provvedimento di approvazione della 1ª Perizia di Variante

**Firenze Nord – Firenze Sud – Tratta B (Lotti 4-5-6)**

002 - 001 - A001 - 03 - A012 – 04

Approvato con D.A.13367 del 19/08/2017 (4ª Perizia di Variante); 1ª P.V. al progetto di completamento 1ª fase inviata al Concedente il 18/06/2018; Piattaforma autostradale ultimata e aperta al traffico il 03/08/2011 (nuova carreggiata sud) e 01/08/2013 (carreggiata nord).

**Note:** Sono pendenti i ricorsi al TAR avverso le approvazioni di: 1ª PV (TAR Lazio 2220/2009), 2ª PV (TAR Lazio 8132/2012), 3ª PV (TAR Lazio 13931/2014), 4ª PV (TAR Lazio 10510/2017).

#### **Firenze Nord – Firenze Sud – Tratta C (Lotti 7-8)**

002 - 001 - A001 - 03 - A012 - 05

Approvato con D.A. 0013361 del 19/07/2017 (4ª Perizia di Variante); 1ª P.V. al progetto di completamento 1ª fase inviata al Concedente il 18/06/2018; Piattaforma autostradale ultimata e aperta al traffico il 03/08/2011 (nuova carreggiata sud) e 01/08/2013 (carreggiata nord).

**Note:** Pendente ricorso al TAR avverso le approvazioni di: 1ª PV (TAR Lazio 3811/2009), 2ª PV (TAR Lazio 8133/2012), 3ª PV (TAR Lazio 10508/2017)

#### **Firenze Nord – Firenze Sud Lavori di completamento 1ª fase tratte B e C**

Approvato con e D.A. 0108961 del 02/08/2012 (1ª Perizia di Variante al progetto di completamento);

Ultimato il 04/06/2015

Il 18/06/2018 è stata trasmessa al Concedente una Perizia di Variante

### **Art.2 c.2 lettera A.6, Interventi sul territorio**

#### **Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

##### **Bretella di Firenzuola Lotti 15-16**

002 - 001 - A001 - 02 - A008 - 03

Convenzioni tra ASPI, TAV e Comune di Firenzuola approvate da ANAS con DA 0105156 del 05/09/2007 (Convenzione strada 850) e D.A. 36848 del 11/03/2009 (Convenzione strada 830)

##### **Bretella di Firenzuola Lotto 17**

002 - 001 - A001 - 02 - A008 - 01

Approvato con D.A. 13723 del 15/12/2015 (1ª Perizia di Variante)

Ultimato il 23/04/2009. Certificato di collaudo tecnico-amministrativo emesso il 04/12/2017

##### **Collegamento Stazione di Barberino**

002 - 001 - A001 - 02 - A003 - 09, 002 - 001 - A001 - 02 - A003 - 10

Approvato con D.A. 016655 del 06/02/07 (Perizia di assestamento e P.E. di completamento), e con D.A. 71874 del 12/05/09 (1ª Perizia di Variante sul progetto di completamento).

Ultimato il 31/03/2011.

### **Art.2 c.2 lettera B.1) Modena Brennero - Bologna Borgo Panigale, investimenti residui di quarta corsia**

#### **Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

##### **Modena Bologna Lotto 0**

002 - 001 - A001 - 01 - §005 - 01

Approvato ANAS S.p.A. il 18/06/2009 prot. n.0091476-P (1ª Perizia di Variante).

Ultimato il 15/03/2006; aperto al traffico il 31/03/2006; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 15/12/2014.

**Modena – Bologna Lotto 1A**

002 - 001 - A001 - 01 - §005 - 02

Approvato ANAS S.p.A. il 12/07/2011 prot. n. 0099485-P (3ª Perizia di Variante).

Ultimato il 14/06/2007; aperto al traffico il 31/03/2006; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 25/07/2012.

**Modena – Bologna Lotto 1B**

002 - 001 - A001 - 01 - §005 - 03

Approvato ANAS S.p.A. il 20/09/2006 prot. n. 0093793-P (1ª Perizia di Variante).

Ultimato il 07/10/2004; aperto al traffico il 31/03/2006; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 21/11/2008.

**Modena – Bologna Lotti 2**

002 - 001 - A001 - 01 - §005 - 04

Approvato ANAS S.p.A. il 27/01/2009 prot. n. 0010944-P (1ª Perizia di Variante).

Ultimato il 16/06/2007; aperto al traffico il 31/03/2006; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 12/10/2010.

**Modena – Bologna Lotto 3**

002 - 001 - A001 - 01 - §005 - 05

Approvato ANAS S.p.A. il 03/12/2008 prot. n. 0161068-P (1ª Perizia di Variante).

Ultimato il 01/06/2007; aperto al traffico il 31/03/2006; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 05/03/2012.

**Art.2 c.2 lettera B.4) Orte – Fiano Romano**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

**Orte – Fiano Romano - Tratta A**

002 - 001 - A001 - 03 - §002 – 01

Approvato ANAS S.p.A. il 03/03/2004 prot. n. 4414 (2ª Perizia di variante)

Ultimato il 31/05/2002; aperto al traffico il 31/07/2002; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 02/10/2006

**Orte – Fiano Romano - Tratta B**

002 - 001 - A001 - 03 - §002 - 02

Approvato ANAS S.p.A. il 20/01/2006 prot. n. 0003410-P. (1ª Perizia di variante)

Ultimato il 30/09/2002; aperto al traffico il 31/07/2002; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 02/07/2008.

**Orte – Fiano Romano Tratta C Galleria di Nazzano**

002 - 001 - A001 - 03 - §002 – 03, 002 - 001 - A001 - 03 - B002 - 01

Approvato ANAS S.p.A. il 09/03/2009 prot. n. 0035357-P (3ª Perizia di variante)

Ultimato il 20/12/2007; aperto al traffico il 07/03/2008; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 13/10/2011.

**Orte – Fiano Romano - Tratta D**

002 - 001 - A001 - 03 - §002 - 04

Approvato ANAS S.p.A. il 28/01/2004 prot. n.7258 (2^ Perizia di variante)

Ultimato il 30/06/2002; aperto al traffico il 31/07/2002; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 27/02/2007.

**Art.2 c.2 lettera B.5) Autostrada A1 Milano Napoli, investimenti residui ampliamento a tre corsie**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

**Viadotto Tufano**

002 - 001 - A001 - 05 - B004 – 01

002 - 001 - A001 - 05 - B004 - 02

Approvato ANAS S.p.A. il 11/06/2009 prot. n. 0087869-P (1^ Perizia di variante)

Ultimato il 17/12/2009; aperto al traffico il 31/12/2009; certificato di regolare esecuzione rilasciato il 04/10/2010.

**Viadotto Marano**

002 - 001 - A001 - 05 - B004 – 04

Approvato ANAS S.p.A. il 16/09/2008 prot. n. 0121558-P (1^ Perizia di variante). Ultimato il 23/12/2007; aperto al traffico il 30/06/2008; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 30/12/2009.

**Art.2 c.2 lettera B.7) Tratto Milano Gallarate investimenti residui**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

**Milano Laghi Lotto 1**

002 - 001 - A008 - 01 - §003 - 01

Approvato ANAS S.p.A. il 04/09/2001 prot. n. 5475 (1^ Perizia di variante)

Ultimato il 13/09/2000; aperto al traffico il 31/10/1999; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 10/06/2009

**Milano Laghi Lotto 2**

002 - 001 - A008 - 01 - §003 - 02

Approvato ANAS S.p.A. il 04/09/2001 prot. n. 5476 (1^ Perizia di variante). Ultimato il 15/07/2000, aperto al traffico il 31/10/1999; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 01/03/2007

**Milano Laghi Lotto 3**

002 - 001 - A008 - 01 - §003 - 03

Approvato ANAS S.p.A. il 04/09/2001 prot. n. 5477 (1^ Perizia di variante)

Ultimato il 13/09/2000; aperto al traffico il 19/09/2000, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 11/04/2005.

## Interventi in corso o da avviare

### Art.2 c.2 lettera A.1.2.3 - Nuovo Svincolo di Rioveggio

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002 - 001 - A001 - 02 - A003 - 14

Il nuovo svincolo di Rioveggio si trova sull'A1 esistente a circa 1 km a nord dello svincolo attuale che verrà dismesso. La realizzazione di tale svincolo deriva dalle prescrizioni rilasciate dagli Enti in sede di approvazione del progetto della Variante di Valico.

L'intervento comprende tre gallerie artificiali, due cavalcavia sull'autostrada A1 e due viadotti.

A seguito della risoluzione contrattuale in danno ad Autostrade per l'Italia dichiarata in data 24/09/2012 dall'Appaltatore, Autostrade per l'Italia, ravvisando grave inadempimento contrattuale, ha comunicato in data 10/10/2012 la risoluzione del contratto in danno all'Appaltatore.

Sono stati redatti gli stati di consistenza ed un nuovo Progetto Esecutivo dei lavori di completamento, che in seguito all'approvazione del Concedente è stato affidato e i lavori avviati a maggio 2019

Successivamente a seguito di grave inadempienza dell'appaltatore, Aspi ha risolto il contratto d'appalto ai sensi del D.Lgs. 163/2006 in data 05/05/2020.

Sono in corso di redazione gli stati di consistenza per procedere ad un nuovo affidamento.

DATI APPALTO (*):			
Consegna parziale:		Durata contratto origin. (g):	248
Consegna totale:	29/05/2019	Ultimaz. lavori contr. orig.:	31/01/2020
Ditta aggiudicataria:	Ruberto Costruzioni	Durata contratt. attuale (g):	
		Ultimazione lavori attuale:	
QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)			
Base d'asta:	ribasso 32,14%		4.765
Somme a disposizione			1.918
<b>Totale (*)</b>			<b>6.683</b>
<b>NOTE:</b>			
(*) Importi e informazioni riferiti al Progetto esecutivo di completamento appaltato e oggetto di risoluzione per inadempienza, è in corso la redazione degli stati di consistenza per procedere ad un nuovo affidamento			

**Art.2 c.2 lettera A.1.2.5) Completamento della Variante di Valico - Lavori di completamento Galleria di Base, Lotto Mugello 1° stralcio, riqualifica A1 esistente nel tratto Aglio-Barberino**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002 - 001 - A001 - 02 – A003 – 13

Il progetto di completamento dell'intera tratta Badia Nuova – Aglio – Barberino della Variante di Valico (che è stata aperta al traffico il 23/12/2015) prevede:

- le lavorazioni ostate dalla gestione delle terre e rocce da scavo in Regione Toscana che l'Appaltatore del Lotto Galleria di Base non si è reso disponibile ad eseguire necessarie al completamento del nastro autostradale, come previsto dall' Atto di transazione del 26/06/2014 ;
- le lavorazioni che l'Appaltatore del Lotto Galleria di Base non si è reso disponibile ad eseguire, necessarie al completamento del nastro autostradale ed alla sua funzionalità, e che sono collegate funzionalmente e temporalmente al completamento delle opere di cui al punto precedente come previsto dall' Atto di transazione del 26/06/2014;
- ulteriori lavorazioni non previste nel contratto del Lotto Galleria di base, funzionali al nastro autostradale (completamento del piazzale dell'area di servizio Badia Ovest e le predisposizioni per alcune opere accessorie);
- le lavorazioni ricadenti nel Lotto 12 necessarie al completamento del nastro autostradale, principalmente la realizzazione dell'usura, delle predisposizioni civili degli arredi tecnologici esterni per garantire la continuità delle lavorazioni con i lotti attigui (1,3 €/mln netti);
- le lavorazioni di riqualifica dell'A1 esistente nel tratto Aglio – Barberino, integrate sulla base delle richieste del Concedente, tra la progressiva km 255+870 (spalla nord del viadotto Aglio) e la progressiva km 261+215 (prossimità della spalla sud del Ponte sul fiume Sieve) per uno sviluppo di 5.345 m. L'intervento nel tratto in argomento scaturisce pertanto dalla necessità di adeguamento dell'attuale carreggiata sud al nuovo utilizzo.

I lavori sono sostanzialmente ultimati, tuttavia è in corso una sospensione parziale relativa ai lavori di completamento dell'area di deposito di Acquatesa (AD12) essendosi resa necessaria una procedura ex art. 245 del D.Lgs 152/2006. La data di ultimazione dei lavori potrà essere rideterminata all'esito della ripresa dei lavori oggetto di sospensione, nonché di una 2^ perizia di variante in corso di predisposizione.

<b>Avanzamento progettazione:</b>		Progetto esecutivo approvato	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>			
Concedente [invio def-esec]			
Concedente [approvazione def-esec]		26/05/2015	28/08/2015
<b>DATI APPALTO:</b>			
Consegna parziale:	26/10/2015	Durata contratto origin. (g):	569
Consegna totale:	28/11/2015	Ultimaz. lavori contr. orig.:	19/06/2017
Ditta aggiudicataria:	<b>Pavimental</b>	Durata contratt. attuale (g):	1.341
		Ultimazione lavori attuale:	31/07/2019 (*)
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>			
Base d'asta:	ribasso 36,29%		65.783
Somme a disposizione			11.026
<b>Totale</b>			<b>76.809</b>
<b>NOTE:</b>			
1^ Perizia di Variante inviata in data 15/10/2019			
(*) E' in corso di predisposizione una 2^ perizia di variante che rideterminerà l'ultimazione lavori			

**Art.2 c.2 lettera A.6.1.2 – Interventi sul territorio in Regione Emilia Romagna: opere di viabilità ordinaria, opere di inserimento ambientale e paesaggistico, opere di sistemazione idraulica, stabilizzazione dei versanti e potenziamento idrico in Regione Emilia Romagna**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

In questo capitolo ricadono gli interventi al di fuori dall'asse autostradale, fra cui quelli relativi al cosiddetto PREVAM (Progetto di Restauro e Valorizzazione Ambientale), che rispondono alle raccomandazioni e alle prescrizioni degli Enti Territoriali che hanno accompagnato il parere positivo in sede d'approvazione originaria della Variante di Valico ed alle ulteriori prescrizioni ricevute con le successive autorizzazioni dei progetti.

Le opere previste sono principalmente riferite a sistemazioni dei versanti e di movimenti franosi, sistemazioni idrauliche ed opere di presidio idraulico, risistemazione e rinaturazione dei tratti autostradali dismessi, dei cantieri e delle aree di deposito, sistemazione di viabilità esistenti o di cantiere e delle opere d'arte connesse, realizzazione di viabilità, altri interventi minori.

Nel seguito viene rappresentata una lista aggiornata degli interventi ad oggi considerati nella presente voce di spesa. Tuttavia la lista è da considerarsi non definitiva e soggetta a possibili modifiche in funzione dell'interlocuzione in atto con gli Enti Territoriali.

Inoltre resta inteso che l'importo riportato nel quadro economico sotto riportato rappresenta la miglior stima sulla base degli elementi oggi disponibili, fermo restando che gli impegni di Aspi si intenderanno assolti anche laddove l'importo a consuntivo dovesse risultare inferiore alle previsioni di cui sopra, purchè siano rispettate le raccomandazioni e prescrizioni degli Enti Territoriali sopra menzionate.

**Interventi già eseguiti**

- Sistemazione idraulica torrente Setta in località Piccolo Paradiso

**Interventi da eseguire o in corso di esecuzione**

**Interventi che necessitano di Conferenza di Servizi (C.d.S. ancora da svolgersi)**

- Interventi di riqualificazione e dismissione del vecchio tracciato dell'autostrada A1 nei comuni di Marzabotto e Monzuno tra le progr. 212+000 e 216+350

**Interventi che non necessitano di C.d.S. ovvero interventi per i quali la C.d.S si è già conclusa**

- Sistemazione movimento franoso MF07
- Sistemazione idraulica sul Rio d'Eva
- Sistemazione idraulica torrente Setta in corrispondenza dell'area AD16
- Sistemazione idraulica Cà di Berto
- Interventi di inserimento ambientale dei Lotti 1-4
- Completamento sistemazione idraulica viadotto Reno
- Sistemazione finale aree AD5-AD5 Plus e AD6
- Ponte Molino Cattani
- Scogliera sul torrente Setta in corrispondenza dell'imbocco sud della galleria Val di Sambro
- Interventi Prevam del Lotto "Galleria di Base (ex Lotti 9-11)": nuovo ponte sul torrente Gambellato, viabilità VS59 "del Cerdello", marciapiedi lungo la viabilità VS18C, ponti Cà di Landino, Cipolli e Malpasso
- Interventi "Prevam" del Lotto 6/7

- Interventi di mitigazione ambientale del vecchio tracciato dell'autostrada A1 tra le progr. 205+000 e 209+000 e intervento di riqualificazione di Piazza dei Martiri nel Comune di Sasso Marconi

**Interventi oggetto di convenzioni con Enti Locali (sottoscritte e da sottoscrivere)**

- Sistemazione movimento franoso MF08 (Convenzione tra ASPI, Comune di San Benedetto Val di Sambro e Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese)
- Sistemazioni idrauliche rii minori (Convenzione tra ASPI, Consorzio di Bonifica Renana, Comune di Castiglione dei Pepoli e Comune di San Benedetto Val di Sambro)
- Opere PREVAM connesse ai Lotti 1-4 (Convenzione tra ASPI, Regione Emilia Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Sasso Marconi, Comune di Marzabotto e Comune di Monzuno)
- Riqualifica S.P. 325, marciapiedi di Rioveggio e interventi sulla viabilità VS2 (Convenzione tra ASPI, Comune di Monzuno e Città Metropolitana di Bologna)

QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)	Totale
Totale	92.217



**Art.2 c.2 lettera A.6.2.3 - Interventi sul territorio in Regione Toscana: Opere di viabilità ordinaria, opere di inserimento ambientale e paesaggistico, opere di sistemazione idraulica, stabilizzazione dei versanti e potenziamento idrico in Regione Toscana.**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

In questo capitolo ricadono gli interventi relativi al cosiddetto PREVAM (Progetto di Restauro e Valorizzazione Ambientale), ed altri interventi al di fuori dall'asse autostradale, che rispondono alle raccomandazioni e alle prescrizioni degli Enti Territoriali che hanno accompagnato il parere positivo in sede d'approvazione originaria della Variante di Valico ed alle ulteriori prescrizioni ricevute con le successive autorizzazioni dei progetti.

Le opere previste sono principalmente riferite a sistemazioni dei versanti e di movimenti franosi, sistemazioni idrauliche ed opere di presidio idraulico, risistemazione e rinaturazione dei tratti autostradali dismessi, dei cantieri e delle aree di deposito, sistemazione di viabilità esistenti o di cantiere e delle opere d'arte connesse, realizzazione di viabilità, altri interventi minori.

In questo capitolo di spesa sono altresì ricompresi anche interventi originariamente previsti nell'ambito dell'art.2 comma 2 lettera Ai.3.1 della Convenzione unica 2007

Nel seguito viene rappresentata una lista aggiornata degli interventi ad oggi considerati nella presente voce di spesa. Tuttavia la lista è da considerarsi non definitiva e soggetta a possibili modifiche in funzione dell'interlocuzione in atto con gli Enti Territoriali.

Inoltre resta inteso che l'importo riportato nel quadro economico sotto riportato rappresenta la miglior stima sulla base degli elementi oggi disponibili, fermo restando che gli impegni di Aspi si intenderanno assolti anche laddove l'importo a consuntivo dovesse risultare inferiore alle previsioni di cui sopra, purchè siano rispettate le raccomandazioni e prescrizioni degli Enti Territoriali sopra menzionate.

**Interventi che necessitano di Conferenza di Servizi**

- Itinerario I4 - modifiche conseguenti ad istruttoria provincia di Firenze
- Itinerario I4 - nuova fognatura via della Lora
- Itinerario I4 - deviazione in località Poveruomo
- Itinerario I1B - modifiche localizzate
- Accesso cabina CE15
- Viabilità di servizio S5-IB - interventi di riqualifica
- Strada di servizio S4II - adeguamento e trasformazione in viabilità definitiva
- Strada del Navale - trasformazione in viabilità di servizio definitiva
- Ramo di servizio r4 - trasformazione in intervento definitivo
- Viabilità di servizio s4-1 - trasformazione in intervento definitivo
- Viabilità di servizio s5-ii - trasformazione in intervento definitivo
- imbocco galleria Puliana lato Bologna - sistemazione idraulica tratto a basse coperture e relativa viabilità di accesso
- imbocco galleria Manganaccia lato Bologna - sistemazione idraulica tratto a basse coperture e relativa viabilità di accesso
- collegamento A1 panoramica ex sud con uscita di sicurezza galleria Manganaccia
- Area logistica Molino Frassineta
- Rotatoria via Gramsci
- Lago del Bilancino - Sistemazione a verde
- Area del Toso - campo base opere prevam (compreso smantellamento e ripristino a.o.)
- Sistemazioni idrauliche torrente Setta
- Svincolo di Montecarelli e Adeguamento della S.S. 65 della Futa
- Raccordo Poggolino - S.R. della Futa - Adeguamento strada Le Bandite

- Raccordo Poggiolino - S.R. della Futa - Opere di stabilizzazione dalla pk 0+100 alla pk 0+200
- Trasformazione in viabilità definitiva rami DG – GH – WZ – Variante I1 - I1A - I1B
- Interconnessione tra itinerario I1 e raccordo svincolo Poggiolino – S.R. n° 65 della Futa
- Viabilità e svincolo di Citerna - trasformazione in intervento definitivo
- Piazzale di servizio di Poggiolino
- Imbocco sud Galleria di Base – Viabilità di collegamento con la cabina CE5/5

#### **Interventi che NON necessitano di Conferenza di Servizi**

- Campo Cantiere Tagliacante. Ripristino ante-operam
- Sito Cantiere Acquatesa. Ripristino ante-operam
- Deposito Acquatesa. Ripristino ante-operam
- Deposito inerti pregiati Acquatesa. Ripristino ante-operam
- Area cantiere Navale + viabilità. Ripristino ante-operam
- Campo cantiere Bollone. Ripristino ante-operam
- Sito Acquatesa. Smantellamento e ripristino a.o. viabilità + Rimozione Ponti Bailey
- Itinerario I4 - Attraversamento pedonale Via Bolognese
- Itinerario I4 – Completamento tratto iniziale SP36 – Incrocio Ruzza
- Itinerario I1B – interventi di riqualifica e completamento
- Demolizione e ripristino ante-operam VS-S4I
- Impianto di sollevamento svincolo di Barberino
- Opere di consolidamento e stabilizzazione area Lagnano - Dreni suborizzontali
- Completamento Itinerario I3
- Acquedotto Publiacqua Puliana
- Movimento franoso su Itinerario I6
- Aree ex campo molino di Frassineta e imbocco Manganaccia Fi + part. 282-283 e area car. Manganaccia
- Viabilità Alteta- Manganaccia. Smantellamento e ripristino Ante operam
- Dismissione guadi Lotto 13
- Viabilità S6-I da sez. 1 a sez. 48
- Opere a verde nastro autostradale lotto 13 + VS [ I3, I5, I6, S5-IA,5-II, S6, S6-I ]
- Movimenti franosi su I1
- Accessi ai fondi su VS18

QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)	Totale
Totale	<b>34.310</b>

**Art.2 c.2 lettera A.2, Barberino – Firenze Nord Lotto 1****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

002 - 001 - A001 - 02 - A005 – 02

L'intervento è costituito da tutti i lavori autostradali a partire dalla progressiva di imbocco sud della Nuova Galleria S.Lucia, fino a fine lotto per complessivi 6,2 km.

Insieme ai lavori autostradali il Lotto 1 comprende anche il parco delle Carpugnane e il Giardino di Colle di Sotto, i cui depositi vengono realizzati utilizzando solo materiale proveniente dalla galleria Boscaccio e dai lavori di ampliamento nel tratto dell'abitato di Calenzano, nonché i completamenti delle opere della viabilità locali non inseriti nel Lotto 0, in particolare il sottovia e gli impianti della galleria urbana del Colle il cui scavo è previsto nel Lotto 0.

In data 18/12/2019 è stata inviata al Concedente una Perizia di Variante.

<b>Lunghezza intervento:</b>	6,2 km		
<b>Avanzamento progettazione:</b>	Progetto esecutivo approvato		
<b>STATO APPROVATIVO:</b>			
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	09/07/2004	22/11/2007	
C.d.S. [apertura-chiusura]	18/11/2004	26/05/2009	
Concedente [invio def-esec]	31/05/2011 (ritirato)	13/06/2012	
Concedente [approvazione def-esec]	n.a.	07/03/2013	
<b>DATI APPALTO:</b>			
Consegna parziale:		Durata contratto origin. (g):	1.643
Consegna totale:	22/05/2014	Ultimaz. lavori contr. orig.:	20/11/2018
Ditta aggiudicataria:	Pavimental	Durata contratt. attuale (g):	
		Ultimazione lavori attuale:	30/04/2020 (*)
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>			
Base d'asta:	ribasso 29,65%	182.556	
Somme a disposizione		77.895	
<b>Totale</b>		<b>260.451</b>	
<b>NOTE:</b>			
In data 18/12/2019 è stata inviata una Perizia di Variante al Concedente			
(*) E' in corso di predisposizione una 2^ perizia di variante che rideterminerà i termini contrattuali, anche in conseguenza degli effetti dell'emergenza Covid-19			

**Art.2 c.2 lettera A.2, Barberino – Firenze Nord - Lotto 2**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002 - 001 - A001 - 02 - A005 – 03

Il progetto prevede la realizzazione della nuova galleria Santa Lucia, funzionale a garantire un flusso monodirezionale per la tratta autostradale Barberino - Firenze Nord, tramite l'alloggiamento di una piattaforma a tre corsie di marcia.

E' costituita da un unico fornice e, estendendosi per 7,9 km, sostituisce 9 gallerie e 6 viadotti previsti dal precedente progetto approvato.

La sezione trasversale corrente è circolare e presenta un raggio interno al rivestimento pari a 7,15 m. La piattaforma è costituita da tre corsie di 3,75 m di larghezza e due banchine da 0,70 m.

Tale galleria è eseguita tramite scavo meccanizzato con fresa EPB.

Lo scavo della galleria è stato completato a giugno 2020 e i restanti lavori sono in corso.

In data 18/04/2018 è stata trasmessa la 1^ Perizia di Variante che è in corso di approvazione da parte del Concedente. E' inoltre in corso di predisposizione una seconda Perizia di Variante.

Nell'ambito dell'intervento rientrano anche i lavori dell'area di servizio Bellosguardo, per i quali sono in corso le procedure ex DPR 383/1994 e smi.

<b>Lunghezza intervento:</b>	7,9 km		
<b>Avanzamento progettazione:</b>	Progetto Esecutivo approvato		
<b>STATO APPROVATIVO:</b>			
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	24/02/2010	14/01/2011 - 08/07/2011	
C.d.S. [apertura-chiusura]	14/09/2011	22/12/2011	
Concedente [invio def-esec]	-	30/11/2012	
Concedente [approvazione def-esec]	-	21/10/2013	
<b>DATI APPALTO:</b>			
Consegna parziale:	-	Durata contratto origin. (g):	1.852
Consegna totale:	15/03/2016	Ultimaz. lavori contr. orig.:	10/04/2021
Ditta aggiudicataria:	Pavimental	Durata contratt. attuale (g):	1.852
		Ultimazione lavori attuale:	10/04/2021 (*)
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>			
Base d'asta:	rib. 29,698%	393.654	
Somme a disposizione	77.900		
<b>Totale (*)</b>	<b>471.554</b>		
<b>NOTE:</b>			
(*) E' in corso di predisposizione una Perizia di Variante che rideterminerà i termini contrattuali, anche in conseguenza degli effetti dell'emergenza Covid-19			

**Art.2 c.2 lettera A.3 Firenze N. – Firenze S. – Completamento della Tratte B (Lotti 4-5-6) e C (Lotti 7-8 - Interventi di 2<sup>a</sup> fase**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002 - 001 - A001 - 03 - A012 – 04

002 - 001 - A001 - 03 - A012 – 05

L'intervento consiste nelle lavorazioni residuali delle tratte B (lotti 4-5-6) e C (Lotti 7-8) del tratto Firenze Nord – Firenze sud dell'autostrada A1, al di fuori della piattaforma autostradale.

Le principali opere sono:

tratta B: bypass del Galluzzo, fase 4.5 della carreggiata sud dalla galleria Casellina fino alla fine del lotto 4 (dune antirumore, paratia dell'arrigo, idraulica di piattaforma, ecc), ripristino ambientale del campo base C5, parcheggio scambiatore di Villa Costanza, Completamento dei bastioni verdi della galleria Casellina, Viabilità di Casignano, Viabilità di collegamento tra via Bachelet e via dei Ciliegi, Duna antirumore in corrispondenza del parcheggio Vingone ovest.

tratta C: area di Monteripaldi, Osmannoro, Duna di cascina del Riccio, Sottovia della Cassia, Opere idrauliche lotto 7, Opere a verde del lotto 8

In data 12/05/2020 è stata trasmessa la 1<sup>a</sup> perizia di variante relativa ai lavori di completamento 2<sup>a</sup> fase della tratta B. E' in corso di predisposizione una perizia di variante per i lavori di completamento 2<sup>a</sup> fase della tratta C.

I lavori sono in corso.

QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)	
Base d'asta:	73.326
Somme a disposizione	17.532
<b>Totale</b>	<b>90.858</b>

**NOTE:**

E' in corso di predisposizione una Perizia di Variante per la tratta C

**Art.2 c.2 lettera A.4, Firenze Sud – Incisa Lotto 1 Nord**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002 - 001 - A001 - 03 - A013 – 01

Il progetto di ampliamento ed adeguamento in oggetto prevede l'adozione di una soluzione di ampliamento alla terza corsia in sede di tipo non convenzionale, che si sostanzia nell'alternanza di interventi di ampliamento alla terza corsia ordinari con un intervento di potenziamento fuori sede, limitato alla sola carreggiata Sud in corrispondenza del valico del colle di San Donato.

Il progetto del Lotto 1 prevede l'ampliamento della sede esistente da prog km 300+749 (inizio intervento) e 306+986 (semiviadotto San Giorgio).

La lunghezza complessiva dell'intervento è di 6,2 km.

L'ampliamento in sede prevede l'allargamento della piattaforma autostradale esistente, di larghezza complessiva pari a 23,00 mt, a complessivi 33,30 mt, al fine di realizzare una piattaforma a due carreggiate costituite ciascuna da 3 corsie da 3,75 mt, una emergenza da 3,00 mt, e separate da un margine interno di larghezza pari a 4,80 mt.

In data 03/04/2018 è stata inviata al Concedente per approvazione la 1<sup>a</sup> Perizia di Variante che prevede l'inserimento nell'appalto del lotto 1 Nord della realizzazione di una parte del rilevato di San Donato originariamente prevista nel progetto del lotto 2. Questo al fine di garantire la continuità delle lavorazioni dopo il diniego espresso dal Concedente ad affidare i lavori del lotto 2 ad impresa collegata.

In data 19/06/2020 è stata trasmessa la 2<sup>a</sup> perizia di variante che ha rideterminato l'ultimazione dei lavori, attualmente prevista nel 4° trimestre 2020.

I lavori sono in corso.

<b>Lunghezza intervento:</b>	6,2		
<b>Avanzamento progettazione:</b>	Progetto Esecutivo approvato		
<b>STATO APPROVATIVO:</b>			
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	27/07/2005	19/01/2009	
C.d.S. [apertura-chiusura]	19/09/2005	08/08/2011	
Concedente [invio def-esec]	04/10/2011	13/11/2012 - 06/08/14	
Concedente [approvazione def-esec]	14/05/2012	27/03/2014 - 30/09/15	
<b>DATI APPALTO:</b>			
Consegna parziale:	-	Durata contratto origin. (g):	850
Consegna totale:	24/06/2016	Ultimaz. lavori contr. orig.:	22/10/2018
Ditta aggiudicataria:	Pavimental	Durata contratt. attuale (g):	1.648
		Ultimazione lavori attuale:	28/12/2020 (*)
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mg)</b>			
Base d'asta:	rib. 35,640%	138.117	
Somme a disposizione		44.664	
<b>Totale</b>		<b>182.781</b>	
<b>NOTE:</b>			
In data 19/06/2020 è stata trasmessa la 2 <sup>a</sup> perizia di variante			
(*) termini contrattuali da rideterminare , anche in conseguenza degli effetti dell'emergenza Covid-19			

**Art.2 c.2 lettera A.4, Firenze Sud – Incisa Lotto 1 Sud + 2B****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

002 - 001 - A001 - 03 - A013 – 02, 002 - 001 - A001 - 03 - A013 - 03

(Intervento da avviare)

Il progetto di ampliamento ed adeguamento in oggetto prevede l'adozione di una soluzione di ampliamento alla terza corsia in sede di tipo non convenzionale, che si sostanzia nell'alternanza di interventi di ampliamento alla terza corsia ordinari con un intervento di potenziamento fuori sede, limitato alla sola carreggiata Sud in corrispondenza del valico del colle di San Donato.

Il progetto del Lotto 1 prevede l'ampliamento della sede esistente da prog km 313+119 (area di parcheggio Rignano) a 318+511 (fine intervento). La lunghezza complessiva dell'intervento è di 5,4 km. L'ampliamento in sede prevede l'allargamento della piattaforma autostradale esistente, di larghezza complessiva pari a 23,00 mt, a complessivi 33,30 mt, al fine di realizzare una piattaforma a due carreggiate costituite ciascuna da 3 corsie da 3,75 mt, una emergenza da 3,00 mt, e separate da un margine interno di larghezza pari a 4,80 mt. Il progetto attraversa con il suo sviluppo i Comuni di Bagno a Ripoli, Rignano sull'Arno ed Incisa Valdarno, tutti in Provincia di Firenze, e rispettivamente per il 54%, 8% e 38% dell'intero tracciato. Il progetto del lotto 2 prevede che in corrispondenza dell'attraversamento in sotterraneo del colle San Donato la direzione Nord utilizzi le due gallerie esistenti (utilizzate in modo equidirezionale) per disporre quindi di (2+2) corsie di marcia (con corsie di emergenza nei tratti all'aperto al massimo coincidenti con quelle di primo impianto), mentre la direzione Sud si sviluppi in variante in corrispondenza della nuova galleria San Donato con 3 corsie di marcia (con corsia di emergenza nei tratti all'aperto).

A seguito del diniego del Concedente alla proposta di affidamento ad impresa collegata dei lavori del Lotto 2, avanzata da Aspi, si è determinata l'esigenza di ridefinire gli ambiti di attività e bandire una gara pubblica per assegnare, con un unico appalto, i lavori necessari al completamento della tratta. Il progetto esecutivo del lotto 1Sud + Lotto 2B, inviato al Concedente il 04/04/2018, è stato approvato in data 10/08/2018. Il 16/04/2018 è stato pubblicato il bando di gara dei lavori, e sono state avviate le procedure di affidamento ad evidenza pubblica.

Sono in corso le attività di verifica delle offerte anomale per procedere all'aggiudicazione definitiva.

<b>Lunghezza Lotto 1</b>	5,4	
<b>Avanz. Prog.ne:</b>	Progetto Esecutivo approvato	
<b>Lotto 1 Sud - STATO APPROVATIVO:</b>		
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	27/07/2005	19/01/2009
C.d.S. [apertura-chiusura]	19/09/2005	08/08/2011
Concedente [invio def-esec]	04/10/2011	13/11/2012 - 06/08/14
Concedente [approvazione def-esec]	14/05/2012	27/03/2014 - 30/09/15
<b>Lotto 2 - Lunghezza</b>	6,2	
<b>Lotto 2 - Avanz. Prog.ne:</b>	Progetto Esecutivo approvato	
<b>Lotto 2 - STATO APPROVATIVO:</b>		
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	23/06/2011	
C.d.S. [apertura-chiusura]	31/05/2011	
Concedente [invio def-esec]		22/08/2016
Concedente [approvazione def-esec]		08/03/2017
<b>Lotto 1sud e lotto 2b - STATO APPROVATIVO:</b>		
Concedente [invio def-esec]		04/04/2018
Concedente [approvazione def-esec]		10/08/2018
Pubblicazione bando di gara	16/04/2018	
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mg)</b>		
Base d'asta:		273.144
Somme a disposizione		104.116
<b>Totale</b>		<b>377.260</b>
<b>NOTE:</b>		

**Art.2 c.2 lettera A.6.1.1) Interventi non causa-effetto in Regione Emilia-Romagna**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

002 - 001 - A001 - 02 - A010 - 01

Si tratta di opere la cui realizzazione è a carico degli Enti Locali con finanziamento a carico di ASPI.

Gli interventi fanno riferimento alle seguenti Convenzioni:

- Convenzione con la Regione Emilia-Romagna approvata da Anas con DA n° 718 del 25/03/02;
- Convenzione con la Regione Emilia-Romagna approvata da Anas con DA n° 120153 del 12/09/2008;
- Convenzione con la Regione Emilia-Romagna approvata da Anas con DA n°13519 del 30/01/2007

**Art.2 c.2 lettera A.6.2.1) Interventi non causa-effetto in Regione Toscana**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

002 - 001 - A001 - 02 - A011 - 01

Si tratta di opere la cui realizzazione è a carico degli Enti Locali con finanziamento a carico di ASPI.

Gli interventi fanno riferimento alle seguenti Convenzioni:

- Convenzione con la Regione Toscana approvata da Anas con DA n° 3096 del 10/06/02;
- Convenzione con la Regione Toscana approvata da Anas con DA n°9613 del 4/01/2005;
- Convenzione con la Regione Toscana approvata da Anas con DA n°13535 del 30/01/2007;



**Art.2 c.2 lettera A.6.2.2, Intervento sul territorio – Bretella di Firenzuola – Lotto 14****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

002 - 001 - A001 - 02 - A008 – 04

(Intervento da avviare)

Il progetto, come in un primo momento ipotizzato, non si è rivelato realizzabile, in quanto non sussistono le condizioni per poter eseguire l'opera in sicurezza, sulla base del parere n. 13/2011 espresso dall' Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 27/05/2011.

Conseguentemente è stato sviluppato un nuovo progetto d'accordo con gli EE.LL.

Il nuovo progetto della Bretella di Firenzuola lotto 14 prevede un intervento sulla viabilità esistente tra il centro abitato di Firenzuola e lo svincolo autostradale di Firenzuola-Mugello, con l'obiettivo del miglioramento in termini di sicurezza dell'infrastruttura stradale.

Esso prevede un itinerario costituito da un tratto della strada statale "SS65" (tra Montecarelli e la Strada Cavet 850) e di un tratto della Strada Cavet 850 (tra la SS65 e il ponte sul torrente Santerno).

La Conferenza di Servizi si è conclusa positivamente il 10/06/2019 ed è in corso di redazione il Progetto Esecutivo che recepisce le prescrizioni emerse in tale sede.

<b>STATO APPROVATIVO:</b>		
C.d.S. [apertura-chiusura]	23/10/2018	10/06/2019
Concedente [invio def-esec]		
Concedente [approvazione def-esec]		

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>		<b>44.864</b>

**Art.2 c.2 lettera B.2) Tangenziale di Modena**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

(Intervento da avviare)

L'intervento consiste in opere compensative relative alla Complanare di Modena e in particolare del prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla SS 12 presso il cantone di Mugnaio ed il casello autostradale di Modena Sud.

In data 08/02/2002 è stata sottoscritta la Convenzione con Anas, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Modena e Comuni interessati. Essa prevede che gli oneri di progettazione, realizzazione, e gestione, sostenuti interamente dal Concessionario, saranno recuperati inserendo i relativi costi nel piano finanziario e applicando, alla data di entrata in esercizio delle opere, alle due stazioni di Modena Nord e Modena Sud, un pedaggio maggiorato di una quota tariffaria da definirsi preventivamente, d'intesa tra Concedente e Concessionario, che consenta l'integrale recupero degli oneri realizzativi e di gestione sostenuti.

Il progetto è stato autorizzato con DPR del 04/12/2017, pubblicato in G.U. n.46 del 24/02/2018.

In data 03/04/2020 il Progetto Esecutivo che recepisce le prescrizioni di Conferenza di Servizi è stato trasmesso al Concedente ed è in approvazione.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>	<b>(*)</b>	<b>49.000</b>

**NOTE:**

(\*) Importo indicato per l'intervento nel Piano Finanziario 2013.

Il progetto Esecutivo è stato trasmesso al Concedente il 03/04/2020 per un valore lordo di 65,156 €mln

## Altri Investimenti nominativi art.2 comma 2 p.ti C1, C2

Interventi di cui l'art.2 comma 2 lettera C1 - classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART):

- OPERE IN CORSO (valore complessivo al 2038) 502,9 €/mln
- NUOVE OPERE (valore complessivo al 2038) 31,7 €/mln

### Interventi ultimati

#### **Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.5 Ampliamento Area di Servizio Prenestina est**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO

002 – 001 - A001 – 04 - C055

Approvato dal Concedente il 06.08.2007 prot. n DA - 98560

Ultimato il 03.11.2009, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 10.05.2012.

#### **Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.6 Ampliamento Area di Servizio Teano est**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO

002 – 001 - A001 – 05 - C044

Approvato dal Concedente il 29.07.2010 prot. n DA 109805

Ultimato il 21.04.2009, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 28.09.2012.

#### **Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.7 Ampliamento Area di Servizio S.Nicola ovest**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO

002 - 001 - A001 - 05 - C045

Approvato dal Concedente il 27.02.2007 prot. n DA 26318 – 1<sup>a</sup> Perizia di Variante approvata il 08.01.2016 prot. n. DA 159. Ultimato il 18.12.2012, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato in data 16.02.2016. Non ancora rilasciato il certificato di agibilità al traffico.

#### **Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.8 Adeguamento Area di Servizio S. Zenone est**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO

002 - 001 - A001 - 01 - C028

A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state previste opere di carattere qualitativo.

#### **Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.12 Adeguamento Area di Servizio Lucignano ovest**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO

002 - 001 - A001 - 03 - C018

Approvato dal Concedente il 21.07.2010 prot. n DA 104565

Perizia di Variante trasmessa in data 01.04.2016

Ultimato il 24.11.2017, certificato di collaudo tecnico-amministrativo non ancora rilasciato.

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.14 Ampliamento Area di Servizio Cantagallo ovest**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A001 - 02 - C009

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 08.10.2010 prot. n DA 140666, ultimato il 18.05.17.

Perizia di Variante trasmessa in data 12.01.2017 e approvata in data 14.6.2019 prot. n. 15020.

Certificato di collaudo tecnico amministrativo rilasciato in data 23-11-2017

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.b.1 Ampliamento Area di Servizio Brianza nord**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#) 002 - 001 - A004 - 02 - C063

Approvato dal Concedente il 22.12.2006 prot. n D.A. 133402

Ultimato il 21.11.2011, certificato di collaudo tecnico-amministrativo legato al collaudo della 4ª corsia.

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.b.2 Ampliamento Area di Servizio Lambro sud**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A004 - 02 - C064

Approvato dal Concedente il 19.09.2006 con D.A. 93568; Perizia di assestamento approvata in data 06.06.2013 con D.A. 5049; Progetto di completamento approvato in data 14.08.2015 con D.A. 8435.

Ultimato il 20.04.2013, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 26.01.2015.

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.b.3 Ampliamento Area di Servizio Valtrompia nord**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A004 - 02 - C065

Approvato dal Concedente il 11.11.2010 prot. n D.A. 156663

Ultimato il 31.03.2010, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 01.10.2013

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.g.1 Ampliamento Area di Servizio Po ovest**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A013 - 01 - C130

Approvato dal Concedente il 13.11.2008 prot. n D.A. 150823

Ultimato il 30.09.2012, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 23.4.2018.

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.3 Ampliamento Area di Servizio Esino ovest**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A014 - 01 - C152

Approvato dal Concedente il 29.07.2009 prot. n D.A. 113404

Ultimato il 15.09.2009, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 15.12.2012.

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.3 Ampliamento Area di Servizio Esino est**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A014 - 01 - C152

Approvato dal Concedente il 21.12.2007 prot. n D.A. 156327 – Progetto esecutivo di completamento inviato in data 08.02.2013 ed approvato in data 19.2.2016, Perizia di Variante

inviata in data 11.03.2013 e approvata in data 18.12.2015. Perizia di Variante del progetto di completamento inviata il 13.5.2016.

Ultimato il 15.09.2011; certificato di collaudo tecnico-amministrativo sottoscritto dal collaudatore il 20.04.2018 e dal RUP il 17.05.2018.

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.4 Ampliamento Area di Servizio Sillaro est**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A014 - 01 - C153

Approvato dal Concedente il 17.06.2008 prot. n D.A. 84395;

Perizia di Assestamento inviata in data 31.05.2013 ed approvata in data 31.07.2017;

Certificato di collaudo tecnico – amministrativo emesso in data 21-09-2020.

Progetto di Completamento inviato in data 31.05.2013, in attesa di Decreto Approvativo;

Ultimato il 29.07.2016, certificato di collaudo tecnico-amministrativo non ancora rilasciato.

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.10 Adeguamento Area di Servizio Chienti ovest**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A014 - 02 - C140

A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state eseguite opere di carattere qualitativo.

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.4 Ampliamento Area di Servizio Reggello ovest (ora Arno Ovest)**

002-001-A001- 03- C017

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO \(Progetto originario\)](#)

Approvato dal Concedente il 10.11.2006 prot. 115366.

Approvata la Perizia di Variante in data 06.08.2012 prot. n CDG – 0110763.

Perizia di Assestamento approvata in data 11.12.2015.

Ultimato il 29.07.2016, certificato di collaudo tecnico-amministrativo non ancora rilasciato.

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - NUOVE OPERE \(Progetto di completamento\)](#)

Progetto di completamento approvato in data 18.02.2016 e ritirato il 21 marzo 2018.

Si specifica che l'intervento relativo all'appalto riferito al completamento della corsia di accelerazione, è stato inserito all'interno del più ampio progetto di ampliamento alla terza corsia della A1 tra Incisa e Valdarno, sulla scorta di quanto comunicato con nostra lettera prot. n. 6921 del 21 marzo 2018.

Valore dell'intervento 2.338 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.5 Adeguamento Area di Servizio Santerno est**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

002 - 001 - A014 - 01 - C154

A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state previste opere di carattere qualitativo.

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.6 Ampliamento Area di Servizio La Pioppa est**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO (Progetto originario)

002 - 001 - A014 - 01 - C155

Approvato dal Concedente il 24.06.2008 prot. n D.A. 87892 – Perizia di Variante approvata D.A. Prot. 10154 del 2.10.2015. Ultimato il 27.09.2012, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato in data 03-08-2017.

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE (Progetto di completamento)

Approvato Progetto di Completamento in data 07.09.2017 (prot. 15766)

Valore dell'intervento 5.137 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.8 Adeguamento Area di Servizio Bevano ovest**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

002 - 001 - A014 - 01 - C156

A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state previste opere di carattere qualitativo.

=====

**Interventi in corso o da avviare**

**Potenziamento Aree di Servizio e fabbricati di esercizio**

Gli interventi prevedono, in tutti i casi, la ristrutturazione dell'Area di Servizio esistente (opere civili ed impianti) nonché, in specifici casi, l'ampliamento dei piazzali di sosta e manovra destinati ai mezzi leggeri e pesanti ovvero interventi di adeguamento delle corsie di accelerazione e decelerazione.

Gli interventi da avviare, di seguito indicati, sono coerenti con il nuovo piano attuativo degli interventi sulle Aree di Servizio, come da nostra lettera del 1.8.2017 (ns. prot. n. 3385), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017 (prot. n. 15832).

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.6 Ampliamento Area di Servizio Teano ovest**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

002 – 001 - A001 – 05 - C044

Intervento da approvare

Approvato dal Concedente il 15.05.2012 prot. n CDG – 0068780, Perizia di Variante n°3 approvata il 13.10.2015 e Progetto Esecutivo di completamento approvato il 14.08.2015; Progetto Stralcio in Variante trasmesso al Concedente il 20.10.2017.

Valore dell'intervento 4.341 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.8 Adeguamento Area di Servizio San Zenone ovest**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

002 - 001 - A001 - 01 - C028

Intervento da approvare

Coerentemente con il nuovo piano attuativo degli interventi sulle Aree di Servizio, come da nostra lettera del 1.8.2017 (ns. prot. n. 3385), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017 (prot. n. 15832) è stata trasmessa in data 30.11.2017 (ns. prot. 22446) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019.

Valore dell'intervento 184 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.9 Ampliamento Area di Servizio Cantagallo est**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

002 - 001 - A001 - 02 - C009

Intervento da approvare

Approvato dal Concedente il 21.11.2008 prot. n DA 155518

Perizia di Assestamento inviata in data 14.06.2013;

Coerentemente con il nuovo piano attuativo degli interventi sulle Aree di Servizio, come da nostra lettera del 1-8-2017 (ns. prot. n. 3385), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8-9-2017 (prot. n. 15832) è stata trasmessa in data 24.11.2017 (ns. prot. 21876) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019.

Valore dell'intervento 3.834 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.10 Adeguamento Area di Servizio S.Martino est**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

002 - 001 - A001 - 01 - C030

Intervento da approvare

Rilasciata Validazione Tecnica Preventiva da parte del Concedente in data 13.04.2016

Trasmessa, in data 25.09.2017, la Richiesta di Accertamento della Conformità Urbanistica ai sensi del DPR 383/1994.

Valore dell'intervento 1.707 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.10 Adeguamento Area di Servizio S.Martino ovest**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

002 - 001 - A001 - 01 - C030

Intervento da approvare

Rilasciata Validazione Tecnica Preventiva da parte del Concedente in data 13.04.2016

Trasmessa, in data 31.08.2017, la Richiesta di Accertamento della Conformità Urbanistica ai sensi del DPR 383/1994.

Valore dell'intervento 1.888 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.11 Adeguamento Area di Servizio La Macchia ovest**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

002 - 001 - A001 - 05 - C047

Intervento da approvare

Coerentemente con il nuovo piano attuativo degli interventi sulle Aree di Servizio, come da nostra lettera del 1.8.2017 (ns. prot. n. 3385), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017 (prot. n. 15832) è stata rilasciata, in data 21.11.2018 (prot. 26416), la Validazione Tecnica. In data 7.2.2019 (prot. 2632) è stato richiesto l'avvio della procedura di Accertamento della Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, chiusa con Decreto Prot 792 del 17/01/2020

Valore dell'intervento 390 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.13 Adeguamento Area di Servizio San Nicola ovest 2^fase**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

Intervento da approvare

A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa in data 23.11.2017 (ns. prot. 21669) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva nonché, ai fini della riattivazione dell'iter, è stata completata, in data 8.2.2019, la documentazione necessaria per l'ottenimento del Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019.

Valore dell'intervento 640 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.14 Adeguamento Area di Servizio Cantagallo ovest 2^fase**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

Intervento da approvare

A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa in data 30.11.2017 (ns. prot. 22244) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019.

Valore dell'intervento 603 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.15 Adeguamento Area di Servizio Aglio est**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

Intervento da approvare

A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa in data 30.11.2017 (ns. prot. 22245) la Richiesta di Validazione Tecnica, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019.

Valore dell'intervento 2.008 €/mgl



**Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.16 Ampliamento Area di Servizio Secchia est**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

Intervento da approvare

A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa in data 29.11.2017 (ns. prot. 22117) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019.

Valore dell'intervento 1.294 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.a.17 Nuova Area di s. Bellosguardo Ovest (in sostituzione di Bisenzio Ovest)**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

Intervento da approvare

Intervento previsto nell'ambito della CdS dell'intervento Barberino – Firenze Nord dell'Autostrada A1. Iter autorizzativo da avviare.

Valore dell'intervento 8.750 €/mgl

N.B. Resta inteso che l'importo stimato per l'opera potrà essere aggiornato a valle della conclusione dell'iter autorizzativo e della progettazione esecutiva, all'esito dell'approvazione della stessa da parte del Concedente

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.b.4 Ampliamento Area di Servizio Sebino nord**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

002 - 001 - A004 - 02 - C017

Intervento da approvare

Approvato dal Concedente in data 01.09.2008 prot. n D.A. 114703

Coerentemente con il nuovo piano attuativo degli interventi sulle Aree di Servizio, come da nostra lettera del 1.8.2017 (ns. prot. n. 3385), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017 (prot. n. 15832) è stato trasmesso il nuovo Progetto Esecutivo in data 30.11.2017 (ns.prot. 22249).

Valore dell'intervento 1.090 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.b.4 Ampliamento Area di Servizio Sebino sud**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

002 - 001 - A004 - 02 - C066

Intervento da approvare

Approvato dal Concedente il 25.07.2008 prot. n D.A. 103802

Perizia di assestamento approvata il 7.5.2018 prot. n D.A. 9598.

Coerentemente con il nuovo piano attuativo degli interventi sulle Aree di Servizio, come da nostra lettera del 1.8.2017 (ns. prot. n. 3385), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017 (prot. n. 15832) è stato trasmesso il nuovo Progetto Esecutivo in data 30.11.2017 (ns.prot. 22248).

Valore dell'intervento 2.352 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.e.1 Ampliamento Area di Servizio Villorresi est / ovest**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

002 - 001 - A008 - 01 - C082

Intervento in corso

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) rispettivamente il 21.06.2010 prot. n D.A. 89166 ed il 03.08.2012 prot. n D.A. 109702;

Perizia di Variante e nuovo Intervento inserito nell'ampliamento alla 5<sup>a</sup> corsia della A8 Milano nord-Interconnessione di Lainate

Valore dell'intervento 2.655 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.g.2 Adeguamento Area di Servizio S.Pelagio est**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

002 - 001 - A013 - 01 - C131

Intervento da avviare

A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state previste opere di carattere qualitativo.

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.g.2 Adeguamento Area di Servizio S.Pelagio ovest**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

002 - 001 - A013 - 01 - C131

Intervento da avviare

A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state previste opere di carattere qualitativo.

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.2 Ampliamento Area di Servizio Metauro ovest**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

002 - 001 - A014 - 01 - C151

Intervento in corso

Approvato dal Concedente la Perizia di Assestamento in data 13.06.2012 prot. n D.A. 83894 e di Completamento in data 17.05.2012 (prot. 69736)

In data 3.5.2019 (ns. prot. 7528) è stata trasmessa al Concedente la Perizia di Variante del Progetto di Completamento.

Valore dell'intervento 7.052 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.5 Ampliamento Area di Servizio Santerno ovest**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

002 - 001 - A014 - 01 - C154

Intervento da approvare

Coerentemente con il nuovo piano attuativo degli interventi sulle Aree di Servizio, come da nostra lettera del 1.8.2017 (ns. prot. n. 3385), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017 (prot. n. 15832), è stata trasmessa in data 06.11.2017 (ns. prot. 20485) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019.

Valore dell'intervento 1.640 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.7 Adeguamento Area di Servizio Murge ovest**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

002 - 001 - A014 - 05 - C166

Intervento in corso

A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, in luogo degli interventi originari sono state previste opere di carattere qualitativo.

Valore dell'intervento 89 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.h.9 Ampliamento Area di Servizio Montefeltro est**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

002 - 001 - A014 - 01 - C157

Intervento da approvare

Coerentemente con il nuovo piano attuativo degli interventi sulle Aree di Servizio, come da nostra lettera del 1.8.2017 (ns. prot. n. 3385), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017 (prot. n. 15832), è stata trasmessa in data 06.11.2017 (ns. prot. 20486) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019.

Valore dell'intervento 421 €/mgl

**Art.2 Comma 2 lettera C.1.i.1 Adeguamento Area di Servizio Stura est/Ovest**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

Intervento da approvare

A seguito della condivisione con il Concedente del nuovo piano di attuazione degli interventi relativi alle Aree di Servizio, come da ns. lettera del 1 Agosto 2017 (ns. prot. 14824), riscontrata positivamente dal Concedente in data 8.9.2017, è stata trasmessa in data 30.11.2017 (ns. prot. 22243) la Richiesta di Validazione Tecnica Preventiva, attualmente sostituita dal Nulla Osta all'Attivazione delle procedure di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994, come da Circolare MIT prot. 14431 del 7.6.2019, rilasciato dal MIT in data 24/07/2019. Richiesto in data 17/10/2019 accertamento della conformità urbanistica ai sensi del DPR 383/94; il Mit in data 07/02/2020 ha avviato l'accertamento della conformità urbanistica.

Il Mit in data 17/02/2021 ha indetto una CdS semplificata in forma asincrona

Valore dell'intervento 982 €/mgl

## Altri Investimenti nominativi art.2 comma 2 p.to C3

L'art.14 della Convenzione Unica che disciplinava la realizzazione degli interventi individuati nella specifica tabella di Piano Finanziario "Altri Investimenti (Art.2 comma 2 punto C3)" prevedeva che "Nel caso in cui, per qualsiasi motivo, non fosse possibile realizzare uno o più degli interventi" di cui sopra, "il Concedente ed il Concessionario procederanno ad individuare congiuntamente con appositi verbali gli specifici interventi da eseguire in sostituzione di quelli stralciati, fermo restando l'importo complessivo previsto nella succitata tabella del piano economico finanziario."

Viene altresì precisato che "L'individuazione delle opere rientranti nella voce "Altri interventi" della tabella di cui sopra, inserita nel Piano Finanziario, verrà effettuata d'intesa tra Concedente e Concessionario con appositi verbali. I verbali, così come sopra concordati, saranno successivamente approvati con apposito Decreto del Ministro delle Infrastrutture".

### **Iniziative previste nella tabella Art.2 comma 2 .p.C3 dell'allegato K all'Atto Aggiuntivo del 24/12/2013 per le quali sono venuti meno i presupposti per la realizzazione:**

I seguenti interventi riportati nella tabella "Altri Investimenti (Art.2 comma 2 punto C3)", inserita nell' Allegato K all'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24/12/2013 vengono stralciati dal Piano Finanziario di Aspi, in quanto sono venuti meno i presupposti per la realizzazione:

- Viabilità locale e potenziamento accesso alla barriera di lavagna (Viale Kasman)
- Realizzazione del nuovo svincolo di Arezzo e interconnessione con strada dei due mari e raccordi di adduzione;
- Realizzazione Svincolo e Stazione di Bisceglie;
- Realizzazione Svincolo e Stazione di Orvieto Nord;
- Realizzazione Svincolo e Stazione di Santa Lucia del Piave;
- Collegamento con la viabilità ordinaria in corrispondenza dello svincolo di Bologna Interporto;

#### **Viabilità locale e potenziamento accesso alla barriera di Lavagna (Viale Kasman)**

Con il protocollo di Intesa tra Enti Territoriali, ANAS ed ASPI hanno sottoscritto in data 05.02.2007, ad integrazione e sostituzione di quello del 03.08.2006 - sono stati definiti nuovi impegni per Autostrade per l'Italia tra i quali gli interventi sulla viabilità locale e il potenziamento dell'accesso alla barriera di Lavagna (Viale Kasman) di competenza ASPI.

Successivamente tali impegni sono stati aggiornati nell'ambito del protocollo d'intesa dell'8 febbraio 2010 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Liguria, Provincia di Genova, Autorità Portuale di Genova, ANAS e ASPI.

Con la sottoscrizione del I Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24.12.2013 (rif. Allegato K), si è convenuto che, qualora entro il 31/12/2014 la Provincia di Genova non avesse predisposto il progetto preliminare del riassetto della viabilità intercomunale della vallata dell'Entella e del collegamento alla stazione di Lavagna, si sarebbe stralciato l'intero intervento. In considerazione di quanto sopra, tenuto conto che non si è realizzata la suddetta condizione, sono venuti meno i presupposti per l'attuazione dell'iniziativa.

#### **Realizzazione del nuovo svincolo di Arezzo e interconnessione con la strada dei Due Mari e raccordi di adduzione**

In data 04/08/2011 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa da parte della Regione Toscana, ASPI, ANAS, le Province di Firenze, Pistoia, Prato, Arezzo e 21 amministrazioni comunali per definire costi, modalità e tempi di realizzazione di un pacchetto di interventi da 2 miliardi di Euro su 100 km della rete autostradale toscana, tra cui lo svincolo di Arezzo e l'interconnessione con la strada dei Due Mari e raccordi di adduzione.

Il protocollo stabilisce che Anas, La Regione Toscana ed Autostrade per l'Italia definiranno di comune accordo, sulla base di studi o progetti integrativi elaborati a cura di Autostrade per l'Italia, la migliore soluzione progettuale da adottare per il potenziamento del collegamento tra Arezzo e l'autostrada A1.

Autostrade per l'Italia si impegna ad elaborare - entro 6 mesi dalla data di definizione della soluzione progettuale - il progetto definitivo e ad avviare le procedure autorizzative.

Di contro la **Regione Toscana**, nell'ambito di tali procedure, si impegna ad attivare il coordinamento degli Enti locali interessati e ad adottare gli atti di competenza nei tempi previsti dalla normativa sul procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale e per consentire l'accertamento della conformità urbanistica dell'opera entro 60 giorni dalla richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e comunque nei termini che saranno stabiliti dal Ministero stesso per la conclusione della Conferenza di Servizi, come indicato dal regolamento che disciplina la localizzazione delle opere di interesse statale.

Ad oggi non è in programma il completamento del tracciato della Strada dei Due Mari da parte di Anas pertanto è di fatto venuta meno la necessità di realizzare questo intervento nei termini previsti, e ne viene pertanto stralciata la voce specifica.

Resta inteso che gli impegni per ASPI saranno rivalutati, laddove se ne verificassero i presupposti, nei limiti previsti dal quadro di riferimento complessivo degli investimenti di cui al capitolo Art.2 comma 2 punto C3".

#### **Nuova stazione di Bisceglie**

Lo svincolo autostradale di Bisceglie si colloca sull'autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto, tra lo svincolo di Trani e quello di Molfetta nel Comune di Bisceglie con collegamento alla viabilità ordinaria SP 85 "Ruvo – Corato". La stazione sarà del tipo a totale automazione.

Con la sottoscrizione del I Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24.12.2013 (Allegato K), si è convenuto che, qualora entro il 31/12/2014 il Comune di Bisceglie non avesse assunto formale impegno nei confronti di ASPI – attraverso la sottoscrizione di un'apposita Convenzione – ad erogare il contributo di 10.000 Euro/mgl per la realizzazione dell'intervento sulla base di una soluzione progettuale condivisa, si sarebbe stralciato l'intero intervento, fermo restando il riconoscimento ad investimento della spesa sostenuta da Aspi fino al momento dello stralcio.

In considerazione di quanto sopra, tenuto conto che non si è realizzata la suddetta condizione, sono venuti a meno i presupposti per l'attuazione dell'iniziativa.

#### **Nuova stazione di Orvieto Nord**

L'intervento per la realizzazione del nuovo svincolo e stazione di Orvieto nord si inserisce nel quadro delle iniziative previste nella Convenzione Unica, necessarie ad assicurare adeguati livelli di esercizio e di sicurezza, nel rispetto del miglior rapporto fra i benefici ed i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo svincolo ed una nuova stazione sulla autostrada A/1 Milano – Napoli al km 451+400.

Con la sottoscrizione del I Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24.12.2013 (Allegato K), si è convenuto che, qualora entro il 31/7/2015 non fossero stati avviati da parte del Comune di Orvieto i lavori delle viabilità di collegamento tra il nuovo casello e i Comuni che dovranno essere serviti da dette viabilità e le aree industriali esistenti e di prossima realizzazione, si sarebbe stralciato l'intero

intervento, fermo restando il riconoscimento ad investimento della spesa sostenuta da Aspi fino al momento dello stralcio.

In considerazione di quanto sopra, tenuto conto che non si è realizzata la suddetta condizione, sono venuti a meno i presupposti per l'attuazione dell'iniziativa.

**Nuova stazione Santa Maria del Piave**

Il progetto del nuovo svincolo e stazione di Santa Maria di Piave riguarda la realizzazione di un nuovo svincolo ed una nuova stazione sulla autostrada A/27 Mestre - Belluno al Km 34+000. La realizzazione dello svincolo è subordinata alla realizzazione della nuova viabilità provinciale da parte della Provincia di Treviso. Con la sottoscrizione del I Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24.12.2013 (Allegato K), si è convenuto che, qualora entro il 31/12/2014 la Provincia di Treviso non avesse assunto formale impegno nei confronti di ASPI – attraverso la sottoscrizione di un'apposita Convenzione – ad erogare il contributo di 4.131 Euro/mgl per la realizzazione dell'intervento sulla base della soluzione progettuale condivisa, si sarebbe stralciato l'intero intervento dagli impegni di Aspi, fermo restando il riconoscimento ad investimento della spesa sostenuta da Aspi fino al momento dello stralcio.

In considerazione di quanto sopra, tenuto conto che non si è realizzata la suddetta condizione, sono venuti a meno i presupposti per l'attuazione dell'iniziativa.

**Collegamento con la viabilità ordinaria in corrispondenza dello svincolo di Bologna Interporto**

L'intervento prevede l'adeguamento della viabilità di collegamento tra lo svincolo di Bologna Interporto, sulla A13 alla pk 7+900, e la viabilità ordinaria (SP3 "Trasversale di Pianura").

In data 15 Aprile 2016 è stato sottoscritto un accordo per il potenziamento del Nodo di Bologna, che prevede tra l'altro la sistemazione del Nodo di Funo nell'ambito della quale è stato inserito l'intervento in oggetto. Sono in corso interlocuzioni con il Concedente e gli Enti Territoriali in merito alla soluzione progettuale, in relazione anche all'iter approvativo delle opere di adduzione relative al potenziamento del Nodo di Bologna.

La realizzazione del collegamento è pertanto confluita nella voce "Nodo di Funo"

.....

**Altre iniziative già previste nella tabella Art.2 comma 2 .p.C3 dell'allegato K all'Atto Aggiuntivo del 24/12/2013 :**

Le seguenti iniziative, già ricomprese nella tabella art.2 comma 2 p.to C3 inserita nell'allegato K all'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24/12/2013, vengono confermate e lo stato di attuazione è descritto nel seguito del documento:

- Ampliamento alla 3^ corsia della Tangenziale di Bologna - Lotti 1 - 2 - 3
- Potenziamento IV Corsia A4 tra gli Svincoli V.le Certosa e Sesto San Giovanni (Lotti 0 e 1)
- Riqualfica e potenziamento SP 46 tratta Rho-Nuovo Polo Fieristico-Paderno
- Ampliamento alla 3^ corsia della Tangenziale di Bologna - Nuova Bazzanese
- Ampliamento alla 4^ corsia della Modena-Bologna - Raccordo di San Cesario sul Panaro
- Miglioramento dei sistemi locali di adduzione all'autostrada A1 svincoli di Barberino - Calenzano con interventi su SP8 viabilità di supporto zona industriale Calenzano
- Miglioramento dei sistemi locali di adduzione all'autostrada A1 svincoli Firenze Sud - Incisa (con interventi su SS67 - SS69 - SP34 - viabilità di supporto zona industriale Rignano, variante

di Troghi, interventi di miglioramento e fluidificazione in prossimità del casello di Firenze Sud)

- Viabilità di accesso al distretto portuale di Voltri
- Nuova stazione di Foggia Zona Industriale
- Nuova stazione di Borgonuovo
- Svincolo di Crespellano (ex Svincolo La Muffa)
- Realizzazione del nuovo Casello di Dalmine sulla A4
- Collegamento tra la Val Fontanabuona e l'A12 (Progettazione Preliminare e Definitiva)
- Completamento dello svincolo di Baveno
- Interventi di Adeguamento della viabilità comunale per migliorare l'accessibilità allo svincolo autostradale di Rapallo
- Modifica dell'innesto terminale A11 Firenze-Pisa Nord sulla SS1 Aurelia in località Migliarino
- Altri investimenti minori attivati, tra cui:
  - Altri investimenti della A1 Modena-Bologna
  - Variante di Valico tratta Sasso Marconi-La Quercia Opere Prevam di 1^fase
  - Progettazioni Preliminari/pregresse del "Passante Nord" di Bologna e altre progettazioni minori

.....

### **Nuove iniziative (non ricomprese nella tabella Art.2 c.2 punto C3 dell'allegato K all'Atto Aggiuntivo del 24/12/2013) - aggiornamento**

Nel periodo 2013-2020 sono emerse nuove esigenze di potenziamento e ammodernamento della rete autostradale e delle viabilità locali e dei sistemi di adduzione.

Al fine di allocare coerentemente i precedenti impegni e le nuove esigenze emerse, è stato individuato all'interno del più ampio comparto C3, uno specifico capitolo denominato **Nuovi interventi derivanti da prescrizioni o accordi**.

Trattasi di interventi già in corso di esecuzione o ratificati negli impegni derivanti da iter autorizzativi conclusi o in via di perfezionamento.

Oltre agli interventi già individuati con il I Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24.12.2013, vengono inseriti nella tabella di Piano Finanziario "Altri Investimenti (Art.2 comma 2 punto C3)" anche i seguenti nuovi interventi:

- Adeguamento dello svincolo di Scandicci sulla A1 e dell'innesto su via 'Minervini'
- Svincolo di Prato Est sulla A11 Firenze Pisa Nord, adeguamento "declassata" e raddoppio del "Ponte Lama" sul Bisenzio
- Adeguamento dello svincolo di Montecatini sulla A11
- Svincolo di Pistoia Est sulla A11 - Realizzazione del tratto di adduzione al nuovo svincolo di Pistoia Est - Asse dei vivai e Variante di Via del Casello
- Opere di miglioramento dell'adduzione alla A1 tra gli svincoli di Incisa e Valdarno
- Opere di adduzione al sistema autostradale dell'A14, connesse alla realizzazione della 4^ corsia tra Bologna San Lazzaro e la Diramazione per Ravenna (nei comuni di S.Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel S.Pietro Terme, Imola, Toscanella Dozza)
- Realizzazione interventi di fluidificazione agli svincoli nell'area Milanese e altre iniziative non individuate o eventuali impegni da rivalutare in funzione del cambio di contesto
- Sistemazione Nodo stradale/autostradale di Bologna - opere in asse
- Intermedia di pianura
- Lungo Savena (lotto 3)

- Collegamento tra via del Triumvirato e via del Chiù
- Sistemazione del "Nodo di Funo"
- A13 Ferrara Bologna - complanari di 'via Aposazza'
- A13 Bologna-Padova- Svincolo Bologna Interporto Riqualfica SP 3 – Trasversale di Pianura
- A13 Bologna-Padova- Svincolo Altedo riqualfica SP 20

Si riporta di seguito il raffronto tra quanto previsto nella tabella "Altri Investimenti (Art.2 comma 2 punto C3)" allegata all' Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24.12.2013 e quanto previsto nel presente aggiornamento.

Capitolo/Voce	rif. art.2 comma 2	Importi 1° A.A. 2013	Importi Euro/mgl
			Importi Aggiornamento 2020
Adeguamento e potenziamento rete autostradale	da C.3.1 a C.3.2	248.763	344.612
Potenziamento sistemi locali di adduzione alla rete autostradale	da C.3.3 a C.3.7	323.994	381.003
Miglioramento viabilità di accesso agli hub portuali	C.3.8	30.000	15.000
Interventi individuati nell'aggiornamento del PEF 2013	da C.3.9 a C.3.17	115.191	85.507
Nuovi Interventi derivanti da prescrizione o accordi	da C.3.18 a C.3.32	-	915.162
<b>Totale Interventi di potenziamento dei sistemi di adduzione approvati</b>		<b>717.948</b>	<b>1.741.283</b>
Altri Interventi	(*)	1.282.052	258.717
<b>Totale</b>		<b>2.000.000</b>	<b>2.000.000</b>

(\*) All'interno della presente voce possono trovare capienza, previo accordo con il Concedente, altri interventi e/o contributi



Si riporta nel seguito lo stato di attuazione e la descrizione degli interventi che compongono gli “Altri Investimenti articolo 2 comma 2 p.to C3”

## **Interventi ultimati**

### **Art.2 c.2 lettera C.3.1) A14 Tangenziale di Bologna**

#### **Tangenziale di Bologna Lotti 1-3**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A014 - 01 - C158 – 01

Approvato ANAS S.p.A il 23/05/2011 prot. D.A. 74650-P (2^ Perizia di Variante)

Ultimato il 08/07/2008; Aperto al traffico il 16/01/2008; Certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 05/03/2012

#### **Tangenziale di Bologna Lotto 2**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A014 - 01 - C158 – 02

Approvato ANAS S.p.A il 30/09/2008 prot. D.A. 128293-P (1^ Perizia di Variante)

Ultimato il 28/03/2007; Aperto al traffico il 06/12/2006; Certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 04/05/2010

### **Art.2 c.2 lettera C.3.2) Potenziamento IV Corsia A4 tra gli Svincoli V.le Certosa e Sesto S G. - Lotto 0**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A004 - 02 - C058 – 01

Approvato con D.A. prot.12917 del 13/07/2017 (1^ P.V.). Ultimato il 27/04/2014

### **Art.2 c.2 lettera C.3.9) Nuova stazione di Foggia Zona Industriale**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A014 - 05 - C161 – 02

Approvato con D.A. 80256 del 07/06/2012 (P. Esecutivo), ultimato il 09/09/2016, aperto al traffico 20/12/2017

### **Art.2 c.2 lettera C.3.10) Nuova stazione di Borgonuovo**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

(N.B. la stazione ha assunto la denominazione Sasso Marconi Nord)

002 - 001 - A001 - 02 - C003 – 03

Approvato con DA 8405 del 18/09/2014 (Progetto Esecutivo), aperto al traffico il 18/12/2017, ultimato il 30/11/2017

### **Art.2 c.2 lettera C.3.11) Nuovo Svincolo di Valsamoggia sulla A1 ( ex Crespellano, ex la Muffa)**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A001 - 01 - C033 – 01

Approvato con D.A. 3820 del 09/03/2016 (1^ P.V.) Ultimato il 28/08/2016

**Art.2 c.2 lettera C.3.13) Collegamento tra la Val Fontanabuona e l'A12 (Prog.ne Preliminare e Definitiva)**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

Progettazione Preliminare e Definitiva prevista dalla Convenzione stipulata con il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Liguria e Concedente del 13.4.2011.

**Art.2 c.2 lettera C.3.15 Interventi di Adeguamento della viabilità comunale per migliorare l'accessibilità allo svincolo autostradale di Rapallo**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

002-001-A012-01-C109-02

Approvato con D.A. 002589 del 28/12/2012 (Progetto Esecutivo);

Ultimato il 02/06/2013

**Art.2 c.2 lettera C.3.17) Altri Interventi minori realizzati**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

**Sasso Marconi – La Quercia PREVAM 1<sup>a</sup> fase Altri Investimenti** (antirumore Lotti 1-4),

002-001-A001-02-C003–01

Approvato ANAS S.p.A. il 05/06/2008 prot. n. 0078459 (1<sup>a</sup> Perizia di Variante).

Ultimato il 10/10/2007, aperto al traffico il 09/07/2007.

**Modena – Bologna Lotti 2 Altri Investimenti,**

002-001-A001-01-§005-04

Approvato ANAS S.p.A. il 27/01/2009 prot. n. 0010944-P (1<sup>a</sup> Perizia di Variante).

Ultimato il 16/06/2007; aperto al traffico il 31/03/2006; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 12/10/2010.

**Modena – Bologna Lotto 3 Altri Investimenti,**

002-001-A001-01-§005–05

Approvato ANAS S.p.A. il 03/12/2008 prot. n. 0161068-P (1<sup>a</sup> Perizia di Variante).

Ultimato il 01/06/2007; aperto al traffico il 31/03/2006; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 05/03/2012.

**Interventi in corso o da avviare, già individuati nell'ambito dell'A.A. del 24/12/13****Art.2 c.2 lettera C.3.2) Potenziamento IV Corsia A4 tra gli Svincoli V.le Certosa e Sesto S.G. - Lotto 1****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

002 - 001 - A004 - 02 - C058 – 01

L'intervento consiste nella riqualifica della attuale sede autostradale nella nuova configurazione a 4 corsie di cui la IV dinamica (con corsia di emergenza/dinamica e 1a corsia di marcia normale di larghezza pari a 3,50 m ciascuna e rimanenti 2 corsie di larghezza pari a 3,25 m ciascuna) del tratto autostradale compreso tra gli Svincoli di viale Certosa e di Sesto San Giovanni, dal km 1+500 al km 10+700 dell'A4 Torino - Venezia, per uno sviluppo di 9,1 km. Il Lotto 1 si compone delle opere previste nel progetto generale che non sono state ricomprese nello stralcio funzionale denominato "Lotto 0".

In data 09/04/2020 è stata trasmessa una perizia di variante al Concedente.

I lavori sono in corso.

<b>Lunghezza intervento:</b>	9,1 Km		
<b>Avanzamento progettazione:</b>	Progetto Esecutivo approvato		
<b>STATO APPROVATIVO:</b>			
Espropri [pubblicazione - V.I.P.]	09/12/2010		
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	28/10/2010		03/07/2012
C.d.S. [apertura-chiusura]	13/01/2011		08/07/2013
Concedente [invio def-esec]			15/11/2013
Concedente [approvazione def-esec]			19/06/2015
<b>DATI APPALTO:</b>			
Consegna parziale:	14/01/2016	Durata contratto origin. (g):	1.094
Consegna totale:	01/03/2017	Ultimaz. lavori contr. orig.:	28/02/2020
Ditta aggiudicataria:	Pavimental	Durata contratt. attuale (g):	1.766
		Ultimazione lavori attuale:	31/12/2021
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl) (*)</b>			<b>Totale</b>
Base d'asta:	ribasso 29,69%		147.188
Somme a disposizione			61.514
<b>Totale</b>			<b>208.702</b>
<b>NOTE:</b>			
E' stata trasmessa al Concedente una perizia di variante			
(*) termini contrattuali da rideterminare anche a seguito degli effetti dell'emergenza Covid-19			

**Art.2 c.2 lettera C.3.3) A4/A8 – A9 Rho Monza (1° tratto)****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

002 - 001 - A008 - 01 - C083 – 01

L' intervento complessivo consiste nella riqualifica e potenziamento della S.P. 46 nella tratta Rho/Nuovo Polo Fieristico - Paderno (per una lunghezza pari a 9,15 Km) ed è articolato in n.3 tratte:

- Tratte 1 (A52-Svincolo di Paderno di 2,7 Km) e 2 (Svincolo di Paderno-Scavalco Ferroviario Ferrovie Nord Milano di 4,02 Km), la cui realizzazione è a carico della Milano-Serravalle;
- Tratta 3 (A8- scavalco ferroviario F.N.M.) di 2,43 Km la cui realizzazione è a carico di ASPI ed è prevista nominalmente all'interno degli Investimenti della Convenzione Unica tra Anas ed ASPI, sottoscritta il 12/10/2007, nella voce "Altri Investimenti".

Nell'ambito della tratta 3 sono previsti:

- 4 tratti in galleria artificiale di lunghezze pari rispettivamente a 150 m, 50m, 40 m e 30m.
- ampliamento / rifacimento di n° 2 opere d'arte minori (tombini, sottovia)
- installazione di circa 130 m di barriere fonoassorbenti

Il primo stralcio funzionale dell'opera è stato aperto al traffico il 27 aprile 2015, in tempo per l'avvio delle manifestazioni di Expo 2015. Sono state inoltre completate le attività relative alle viabilità locali.

ASPI rimane in attesa di poter completare le attività relative al sottopasso della linea ferroviaria Milano-Saronno, la cui realizzazione è a cura del Concessionario Milano-Serravalle SpA.

<b>Lunghezza intervento:</b>	2,43 Km		
<b>Avanzamento progettazione:</b>	Progetto Esecutivo approvato		
<b>STATO APPROVATIVO:</b>			
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	06/11/2010		
C.d.S. [apertura-chiusura]	03/08/2010		11/11/2013
Concedente [invio def-esec]	29/10/2009		16/12/2013
Concedente [approvazione def-esec]			31/01/2014
<b>DATI APPALTO:</b>			
Consegna parziale:	02/04/2014	Durata contratto origin. (g):	885
Consegna totale:	18/12/2015	Ultimaz. lavori contr. orig.:	21/05/2018
Ditta aggiudicataria:	Pavimental	Durata contratt. attuale (g):	1.429
		Ultimazione lavori attuale (*)	16/11/2019
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mg)</b>			<b>Totale</b>
Base d'asta:	ribasso 26,11%		84.578
Somme a disposizione			52.252
<b>Totale</b>			<b>136.830</b>
<b>NOTE:</b>			
(*) Si è in attesa del completamento delle attività di competenza di altro concessionario (Serravalle) per completare i lavori			

**Art.2 c.2 lettera C.3.4) Nuova Bazzanese****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

002 - 001 - A014 - 01 - C146 – 01

Si tratta di un intervento convenzionato con gli Enti Locali, la cui realizzazione è a carico degli Enti Locali con contributo di ASPI.

Il progetto consiste nella realizzazione delle seguenti opere:

- Nuova Bazzanese propriamente detta, cioè la variante alla SP 569 da Via Lunga (Comune di Crespellano) alla SP 78 (Comune di Bazzano), ove si realizza l'aggancio con la Pedemontana di Modena;
- Variante alla SP27 con sovrappasso ferroviario in località Muffa;
- Variante alla SP 78;
- Svincolo tra la "Nuova Bazzanese" e la variante con la SP 27 con costruzione di cavalcavia sulla "Nuova Bazzanese" e relative rampe;
- Collegamento tra il nuovo svincolo autostradale di Crespellano e la nuova Bazzanese escluse le opere d'arte di scavalco dell'Autostrada.

Le opere sono state Convenzionate con gli Enti Locali e la Convenzione è stata approvata da Anas con DA 129136 del 15/09/2009.

E' in corso da parte di ASPI l'erogazione del contributo a favore dell'Ente attuatore in funzione dell'avanzamento dei lavori, così come previsto dalla Convenzione.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>		<b>41.400</b>
<b>NOTE:</b>		
Importo con il quale ASPI finanzia le opere a carico degli Enti Locali		

**Art.2 c.2 lettera C.3.5) Raccordo di San Cesario sul Panaro**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

002 - 001 - A001 - 01 - C032 – 01

L'intervento consiste nella realizzazione di un raccordo viario nord-sud a San Cesario sul Panaro, in variante alla SP 14, di tipo F1, di lunghezza pari a 3,1 Km.

Il progetto prevede una piattaforma larga 9,00 Mt. composta da una corsia per senso di marcia larga 3,50 Mt e da una banchina di 1,00 Mt.

Sono previste, oltre al cavalcavia di scavalco autostradale posto al Km. 176+280, tre intersezioni a rotatoria situate in corrispondenza dei punti iniziale e finale del tracciato in corrispondenza della S.P.14 e nel punto di intersezione tra questo e la esistente Via Boschetti

Per ottemperare alle prescrizioni ambientali nell'ambito dell'ampliamento della Modena-Bologna, è stata inserita in progetto anche la realizzazione di 3 dune in terra, lungo la carr. sud della A1 in corrispondenza del centro abitato di San Cesario sul Panaro per complessivi 1,7 Km., aventi sezione trapezia ed altezza media di 3 Mt.

In data 23/07/2013 il Concessionario ha inviato al Concedente la bozza di Convenzione con gli Enti Locali che vede la Provincia di Modena come Ente attuatore con finanziamento delle opere a carico del Concessionario.

In data 12/11/2013 è avvenuta l'approvazione definitiva della Convenzione da parte del Concedente.

E' in corso da parte di ASPI l'erogazione del contributo a favore dell'Ente attuatore in funzione dell'avanzamento dei lavori, così come previsto dalla Convenzione

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mg)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>		<b>26.539</b>
<b>NOTE:</b>		
Realizzazione a carico della Provincia di Modena con contributo ASPI		

**Art.2 c.2 lettera C.3.6) Miglioramento dei sistemi locali di adduzione all'autostrada A1 svincoli di Barberino - Calenzano con interventi su SP8 viabilità di supporto zona industriale Calenzano; inclusa riqualifica dell'A1 esistente tra Barberino e Firenze Nord**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART): **OPERE IN CORSO**

002 - 001 - A001 - 02 - C008 – 01

Nell'ambito della procedura di VIA per l'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A1 tra gli svincoli di Barberino - Firenze Nord la Provincia di Firenze ed i Comuni hanno richiesto una serie di interventi che attengono alla necessità di adeguare/riqualificare le viabilità esterne o i siti interessati dai lavori.

Tra queste le principali sono:

- Viabilità di supporto alla zona industriale di Calenzano (riqualifiche, adeguamenti e nuove realizzazioni di collegamenti viari)
- Interventi sulla SP8 (variante plano-altimetrica in località Carraia del Comune di Calenzano, by-pass della Chiusa e altri interventi puntuali)
- Parco delle Carpugnane
- Progetto di riqualifica dell'A1 esistente tra Barberino e Firenze Nord

QUADRO ECONOMICO: (€/Mg)	Totale
Base d'asta:	90.871
Somme a disposizione	62.828
<b>Totale</b>	<b>153.699</b>
<b>NOTE:</b>	

**Art.2 c.2 lettera C.3.7) Miglioramento dei sistemi locali di adduzione all'autostrada A1 svincoli Firenze Sud - Incisa con interventi su SS67 - SS69 - SP34 - viabilità di supporto zona industriale Rignano, variante di Troghi, interventi di miglioramento e fluidificazione in prossimità del casello di Firenze Sud e contributo per SR 202 "Variante Chiantigiana"**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART): **OPERE IN CORSO**

002 - 001 - A001 - 02 - C008 – 01;

L'intervento riguarda opere connesse alla realizzazione dell'ampliamento della A1 Firenze Sud – Incisa, da Convenzionare con gli Enti Locali ed il Concedente.

Nell'ambito della procedura di VIA per l'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A1 tra gli svincoli di Firenze Sud - Incisa, la Provincia di Firenze ed i Comuni hanno infatti richiesto una serie di interventi che attengono alla necessità di adeguare/riqualificare le viabilità esterne interessate dai lavori.

Tra queste le principali sono:

- L' adeguamento della viabilità Palazzolo-Salceto
- La Nuova rotatoria sulla SR 69 di collegamento con il casello di Incisa
- La "Variante di Troghi"
- Interventi di miglioramento e fluidificazione in prossimità del casello di Firenze Sud

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>		<b>22.535</b>
<b>NOTE:</b>		



**Art.2 c.2 lettera C.3.8) Viabilità di accesso al distretto portuale di Voltri****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

002 - 001 - A010 - 01 - C098 - 01

L'intervento prevede la realizzazione di un'infrastruttura di collegamento tra il Porto di Voltri e la Stazione autostradale di Genova-Voltri.

L'attuale collegamento in viadotto tra la Stazione autostradale ed il porto impedisce infatti il raddoppio del fascio di binari della linea Genova – Ventimiglia.

Il progetto della nuova viabilità di accesso alle aree operative portuali nasce quindi dall'esigenza di rendere compatibile il suddetto intervento di potenziamento e riorganizzazione della piattaforma ferroviaria, pianificato e da realizzare a cura di RFI, con la medesima viabilità.

L'ente attuatore è l'Autorità Portuale di Genova, con finanziamento a carico di ASPI.

Aspi ha predisposto il Progetto Esecutivo e lo ha trasmesso al Concedente il 20/05/2020; inoltre la Convenzione con l'Autorità Portuale (ente attuatore) è stata trasmessa per l'approvazione definitiva al Concedente in data 08/07/2020.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale (*)</b>		<b>15.000</b>
<b>NOTE:</b>		
(*) Importo con il quale ASPI finanzia opere per la cui realizzazione l'Ente Attuatore è l'Autorità Portuale di Voltri		

**Art.2 c.2 lettera C.3.12) Realizzazione del nuovo Casello di Dalmine****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

L'intervento prevede l'adeguamento dello svincolo di Dalmine sull'autostrada A4 alla pk 42+900, ed è finalizzato a razionalizzare la configurazione dello svincolo, con particolare riferimento alle rampe di collegamento con la viabilità ordinaria e alle viabilità di servizio al casello.

La Conferenza di Servizi si è chiusa positivamente a giugno 2020, ed è in corso di redazione l'aggiornamento del Progetto Definitivo alle prescrizioni emerse in tale sede

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>	<b>Totale</b>
Base d'asta:	9.666
Somme a disposizione	4.764
<b>Totale</b>	<b>14.430</b>
<b>NOTE:</b>	

**Art.2 c.2 lettera C.3.14) Completamento dello svincolo di Baveno sulla A26****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

L'intervento in oggetto, collocato nel tratto terminale dell'autostrada A26 libero da pedaggio, prevede la realizzazione del ramo in direzione nord (Domodossola) di completamento dell'esistente svincolo di Baveno. L'intervento consiste nella realizzazione di una rampa di tipologia diretta di innesto tra l'attuale raccordo SS33 - A26 (via Scalpellini) e la stessa autostrada per consentire l'immissione sulla carreggiata nord.

In data 17/10/2014 con Decreto finale prot. 7878, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a seguito di apposita Conferenza di Servizi, ha accertato il perfezionamento dell'intesa Stato – Regione Piemonte, relativamente al progetto definitivo degli interventi, disponendo contestualmente l'apposizione del vincolo preordinato agli espropri sulle aree interessate dalle opere.

Le procedure espropriative sono ultimate e sono in corso di avvio le procedure di affidamento del monitoraggio ambientale (prescrizione di CdS) e dei lavori di realizzazione dell'intervento.

QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)	Totale
Base d'asta:	1.709
Somme a disposizione	570
<b>Totale</b>	<b>2.279</b>

**Art.2 c.2 lettera C.3.16) Modifica dell'innesto terminale A11 Firenze-Pisa Nord sulla SS1 Aurelia in località Migliarino**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

L'intervento consiste nella modifica dell'innesto terminale dell'A11 sulla SS1 Aurelia con la realizzazione di due rotatorie.

La realizzazione dell'opera è a carico di Anas con contributo di ASPI.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mg)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>		<b>1.000</b>
NOTE: Importo con il quale ASPI finanzia le opere a carico degli Enti Locali		

## Nuovi Interventi in corso o da avviare, derivanti da prescrizioni o accordi

### Art.2 c.2 lettera C.3.18) Adeguamento dello svincolo di Scandicci sulla A1 e innesto su via 'Minervini' Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

L'intervento si inserisce nell'ambito dell'esigenza, condivisa con gli Enti Locali, di fluidificazione del traffico in entrata/uscita dallo svincolo e di miglioramento dell'accessibilità dello stesso, attualmente penalizzato dalle criticità che si creano sui tratti di scambio della SGC Firenze-Pisa-Livorno, nel tratto compreso tra lo svincolo stesso e le viabilità locali.

L'obiettivo è pertanto quello di separare i flussi di breve percorrenza (tra l'area urbana e l'A1) da quelli di media/lunga percorrenza (tra la A1 e la FI-PI-LI) tramite un collegamento diretto tra la viabilità locale e il piazzale di stazione di Scandicci. Verranno realizzati 7 nuovi rami/bracci, ed una rotonda.

QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)	Totale
Base d'asta:	5.250
Somme a disposizione	1.750
<b>Totale</b>	<b>7.000</b>

**Art.2 c.2 lettera C.3.19) Svincolo di Prato Est sulla A11 Firenze Pisa Nord, adeguamento "declassata" e raddoppio del "Ponte Lama" sul Bisenzio**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

Opera funzionale all'adduzione autostradale la cui realizzazione è stata prescritta dagli Enti territoriali nell'ambito della Conferenza di Servizi dell'ampliamento alla terza corsia della A11 Firenze – Pistoia.

L'intervento consiste nel potenziamento di viabilità locale con funzione di adduzione a Prato Est.

Il tratto in oggetto si trova infatti sul tracciato della vecchia Autostrada A11, noto anche come «declassata», e costituisce una importante arteria per il traffico locale tra le stazioni di Prato Est e Prato Ovest; la sua capacità trasportistica è tuttavia limitata da alcuni tratti in cui la sede è costituita da un'unica corsia di marcia per carreggiata.

L'intervento di raddoppio ha l'obiettivo pertanto di fluidificare l'intenso traffico che interessa la «declassata», andando a migliorare i livelli di servizio del tratto di adduzione allo svincolo di Prato Est.

QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)	Totale
Base d'asta:	15.000
Somme a disposizione	5.000
<b>Totale</b>	<b>20.000</b>

**Art.2 c.2 lettera C.3.20) Adeguamento dello svincolo di Montecatini sulla A11****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

Opera funzionale all'adduzione autostradale la cui realizzazione è stata prescritta dagli Enti territoriali nell'ambito della Conferenza di Servizi dell'ampliamento alla terza corsia della A11 Firenze – Pistoia.

La soluzione progettuale ipotizzata, che è risultata fornire chiari miglioramenti funzionali al sistema in oggetto, è rappresentata da due rotatorie potenziate da un sistema di shunt e dal mantenimento dell'intersezione a raso canalizzata tipo destra-destra su via Marconi.

Il progetto è sviluppato quasi esclusivamente sul pavimentato esistente, prevedendo un allargamento della attuale sede stradale in approccio al piazzale di esazione per inserire in tale zona due corsie per senso di marcia, ed in corrispondenza della rotatoria 1 e dello shunt Montecatini - rotatoria 1.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>	<i>Totale</i>
Base d'asta:	3.750
Somme a disposizione	1.250
<b>Totale</b>	<b>5.000</b>

**Art.2 c.2 lettera C.3.21) Svincolo di Pistoia Est sulla A11- realizzazione del tratto di adduzione al nuovo svincolo di Pistoia Est - Asse dei vivai e Variante di Via del Casello**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

Opera funzionale all'adduzione autostradale prescritta dagli Enti territoriali nell'ambito della Conferenza di Servizi dell'ampliamento alla terza corsia A11 Firenze - Pistoia

Il progetto di ampliamento alla 3^ corsia dell'autostrada A11 tra Firenze e Pistoia prevede infatti la realizzazione del nuovo svincolo di Pistoia Est tra gli attuali svincoli di Pistoia e Prato Ovest.

La stazione è connessa alla viabilità ordinaria tramite una rotatoria che si collega a sud al nuovo cavalcavia sulla A11, previsto all'interno del progetto di terza corsia assieme al nuovo collegamento verso la via Fiorentina (primo tratto dell'“Asse dei Vivai”).

Nel corso delle interlocuzioni con gli Enti Locali è stata richiesta una nuova ricollocazione della variante di via del Casello da prevedere a Sud dell'autostrada A11 oltre che il completamento del collegamento di via del Casello stessa con la Via Fiorentina (inizialmente previsto nell'ambito delle iniziative delle amministrazioni locali).

QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)	Totale
Base d'asta:	12.000
Somme a disposizione	3.000
<b>Totale</b>	<b>15.000</b>



**Art.2 c.2 lettera C.3.2.22) Opere di adduzione alla A1 tra gli svincoli di Incisa e Valdarno****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

Opere oggetto di prescrizioni e raccomandazioni degli Enti Territoriali, emerse nell'ambito della Conferenza di Servizi dell'ampliamento alla terza corsia della A1 Incisa-Valdarno.

Tra queste le principali sono:

- Potenziamento del nodo "matassino" attraverso l'adeguamento di 2 rotatorie esistenti, la realizzazione di 1 nuova rotatoria e di una pista ciclopedonale che sovrappassa l'Arno;
- Adeguamento dell'intersezione tra SP11 - Via Poggilupi, sottopasso tratto di pista ciclabile Lungarno in prossimità dello svincolo della SR 69;
- nuovo ponte di sovrappasso dell'Arno e delocalizzazione di parte del cantiere CO03 nei pressi dello svincolo di Valdarno (area che a fine lavori sarà convertita da ASPi in parcheggio pubblico e ceduta al Comune);
- riqualifica della SR 69 tratto "Le Coste", e contributo per la delocalizzazione del plesso scolastico "i Ciliegi";
- Realizzazione di un attraversamento dell'Arno in prossimità del ponte Ipazia d'Alessandria, di tipo ciclopedonale

QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)	Totale
Base d'asta:	22.500
Somme a disposizione	7.500
<b>Totale</b>	<b>30.000</b>

**Art.2 c.2 lettera C.3.2.23) Opere di adduzione al sistema autostradale della A14, connesse alla realizzazione della 4<sup>a</sup> corsia tra Bologna San Lazzaro e la Diramazione per Ravenna (opere nei comuni di S. Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel S.Pietro Terme, Imola, Toscanella Dozza)**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

Opere previste nell'ambito del protocollo di intesa sottoscritto in data 13.02.2012 da ANAS, Regione E.R., Provincia di Bologna, Provincia di Ravenna, Nuovo Circondario Imolese, Comuni di Castelbolognese, Castel San Pietro Terme, Dozza, Imola, Ozzano dell'Emilia, San Lazzaro di Savena e Solarolo e ASPI.

QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)	Totale
Base d'asta:	22.125
Somme a disposizione	7.375
<b>Totale</b>	<b>29.500</b>

**Art.2 c.2 lettera C.3.24) Realizzazione interventi di fluidificazione agli svincoli nell'area Milanese e altre iniziative non individuate o eventuali impegni da rivalutare in funzione del cambio di contesto****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

Opere da individuare e realizzare nell'ottica della fluidificazione sulla viabilità autostradale e/o di collegamento a svincoli autostradali, in area milanese, ovvero interventi da individuare in funzione dell'evoluzione del contesto macro-economico e trasportistico.

Essi potranno riguardare, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- adeguamento di svincoli, interconnessioni, nodi di interscambio
- interventi su viabilità di accesso e/o di collegamento tra stazioni e viabilità ordinaria
- interventi volti alla fluidificazione del traffico in entrata/uscita dalla rete

Rientra in tale ambito, a titolo esemplificativo e non esaustivo, il progetto di riqualifica dello svincolo di Sesto San Giovanni.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>		<b>50.000</b>

**Art.2 c.2 lettera C.3.25) Sistemazione Nodo stradale e autostradale di Bologna - opere in asse (accordo del 15/4/2016 e a.a.)**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

Iniziativa compiutamente definita nell'ambito dell'accordo sottoscritto in data 15 aprile 2016 da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana, Comune di Bologna ed ASPI, successivamente ratificato ed integrato con il verbale conclusivo del Comitato di Monitoraggio, istituito ai sensi dell'art. 3 bis del suddetto accordo, sottoscritto dai medesimi enti in data 16 dicembre 2016. A seguito del confronto con il MIT e con gli Enti territoriali competenti sono stati definiti gli elementi di un Atto Aggiuntivo all'accordo del 15 Aprile 2016, che confermano il quadro complessivo delle opere di inserimento ambientale e territoriale già inserite in progetto, nonché le opere di adduzione previste a scala metropolitana.

L'Atto Aggiuntivo, che è stato sottoscritto a Novembre 2019, in estrema sintesi prevede:

- ampliamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna dallo svincolo 3 allo svincolo 13 della complanare, mediante:
  - realizzazione di una piattaforma a tre corsie con emergenza per senso di marcia sull'A14
  - realizzazione di una piattaforma riclassificata (tipo D urbana di scorrimento) a tre corsie più banchina laterale per senso di marcia sul tratto delle complanari che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13 e a quattro corsie più banchina laterale sul tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8, con piazzole di sosta laddove necessario;
  - potenziamento e riqualificazione degli svincoli funzionali e della viabilità locale di adduzione al sistema tangenziale e interventi di ricucitura urbana
- Conferma degli interventi di mitigazione ambientale e di inserimento territoriale/paesaggistico già previsti nel progetto del Passante.
- Valutazione di fattibilità per lo Svincolo di Lazzaretto, in particolare della soluzione prospettata dal Comune a valle dell'iter autorizzativo, fino ad un massimo di 20 €/mIn

La prima seduta della Conferenza di Servizi si è tenuta in data 16 giugno 2020, e in tale sede gli EE.LL. hanno fatto pervenire le proprie istanze di modifica/integrazione al progetto presentato.

All'esito di quanto sopra è in corso l'aggiornamento del Progetto Definitivo il cui valore sarà quello derivante dall'approvazione del progetto esecutivo finale da parte del concedente.

Pur non rientrando nell'oggetto dell'Accordo, fanno parte del più generale riassetto del Nodo di Bologna gli interventi ricompresi nelle previsioni di cui all'art 15 della Convenzione Unica per i quali il Ministero e gli Enti si impegnano a sostenere la positiva conclusione dei relativi iter autorizzativi.

QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)	Totale
Base d'asta:	441.503
Somme a disposizione	173.658
<b>Totale</b>	<b>615.161</b>

Valore del progetto definitivo del cd. "Passante Evoluto" per CdS (1<sup>a</sup> seduta tenutasi il 16/06/2020)  
 Resta inteso che il valore potrà essere rideterminato all'esito della conclusione della CdS e dell'iter autorizzativo/progettuale

**Art.2 c.2 lettera C.3.26) Intermedia di Pianura****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

L'intervento è individuato quale opera di adduzione al sistema tangenziale/autostradale di Bologna nell'ambito dell'accordo sottoscritto in data 15 aprile 2016 da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Emilia Romagna, Città Metropolitana, Comune di Bologna ed ASPI, successivamente ratificato ed integrato con il verbale conclusivo del Comitato di Monitoraggio, istituito ai sensi dell'art. 3 bis del suddetto accordo, sottoscritto dai medesimi enti in data 16 dicembre 2016, e infine confermato dalle parti con Atto Aggiuntivo all'Accordo del 06.11.2019.

L'itinerario individuato rappresenta la ricucitura della rete viaria esistente nel corridoio est-ovest a nord del sistema tangenziale di Bologna e prevede la realizzazione di un nuovo ponte sul Reno a Trebbo.

QUADRO ECONOMICO: (€/Mg)	Totale
Base d'asta:	27.000
Somme a disposizione	9.000
<b>Totale</b>	<b>36.000</b>

**Art.2 c.2 lettera C.3.27) Lungo Savena (lotto 3)****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

L'intervento è individuato quale opera di adduzione al sistema tangenziale/autostradale di Bologna nell'ambito dell'accordo sottoscritto in data 15 aprile 2016 da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Emilia Romagna, Città Metropolitana, Comune di Bologna ed ASPI, successivamente ratificato ed integrato con il verbale conclusivo del Comitato di Monitoraggio, istituito ai sensi dell'art. 3 bis del suddetto accordo, sottoscritto dai medesimi enti in data 16 dicembre 2016, e infine confermato dalle parti con Atto Aggiuntivo all'Accordo del 06.11.2019.

Il progetto, relativo al III lotto funzionale dell'asse Lungo Savena, riguarda un collegamento di lunghezza 2,5 km tra le esistenti rotatoria Giovanni Sabadino degli Arienti e la rotatoria di Via dell'Industria, con scavalco della via Mattei e della linea ferroviaria Bologna – Portomaggiore in gestione a FER (Ferrovie Emilia-Romagna).

QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)	Totale
Base d'asta:	18.750
Somme a disposizione	6.250
<b>Totale</b>	<b>25.000</b>

**Art.2 c.2 lettera C.3.28) Collegamento tra Via del Triumvirato e via del Chiù****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

L'intervento è individuato quale opera di adduzione al sistema tangenziale/autostradale di Bologna nell'ambito del verbale conclusivo del Comitato di Monitoraggio, istituito ai sensi dell'accordo per il Nodo di Bologna, datato 16 dicembre 2016 e confermato dalle parti con Atto Aggiuntivo all'Accordo del 06.11.2019.

Il collegamento è funzionale alla connessione tra il quartiere di Birra e Pescarola e pertanto alla penetrazione al centro cittadino bolognese; il nuovo asse viario, di collegamento tra via del Triumvirato e via del Chiù prevede un nuovo ponte sul Reno di particolare pregio architettonico.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>	<b>Totale</b>
Base d'asta:	15.000
Somme a disposizione	5.000
<b>Totale</b>	<b>20.000</b>

**Art.2 c.2 lettera C.3.29) Sistemazione del Nodo di Funo****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

L'intervento è individuato quale opera di adduzione al sistema tangenziale/autostradale di Bologna nell'ambito dell'accordo sottoscritto in data 15 aprile 2016 da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Emilia Romagna, Città Metropolitana, Comune di Bologna ed ASPI, successivamente ratificato ed integrato con il verbale conclusivo del Comitato di Monitoraggio, istituito ai sensi dell'art. 3 bis del suddetto accordo, sottoscritto dai medesimi enti in data 16 dicembre 2016, e infine confermato dalle parti con Atto Aggiuntivo all'Accordo del 06.11.2019.

Le opere, relative alla riorganizzazione e razionalizzazione del Nodo di Funo riguardano una serie di interventi atti al miglioramento del collegamento tra al polo funzionale Interporto e la rotonda del Segnatello quali la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra la S.P.3 e la S.P.4 Galliera e la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'uscita del Centergross sulla S.P. 45 Saliceto.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>	<b>Totale</b>
Base d'asta:	11.250
Somme a disposizione	3.750
<b>Totale</b>	<b>15.000</b>



**Art.2 c.2 lettera C.3.30) Complanari di via Aposazza sulla A13****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

Opera funzionale all'adduzione autostradale, la cui realizzazione è stata richiesta nell'ambito della ridefinizione dell'accordo del 15/04/2016 relativo alla sistemazione del Nodo di Bologna, perfezionato dalle parti con Atto Aggiuntivo all'Accordo del 06.11.2019.

L'intervento prevede la prosecuzione, dallo svincolo di Bologna Arcoveggio fino a via Aposazza, del sistema tangenziale di Bologna.

Il prolungamento verrà realizzato attraverso:

- La realizzazione di due complanari all'autostrada A13, ciascuna ad una corsia per senso di marcia
- la realizzazione di due rampe di ingresso/uscita, su via Aposazza

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>		<b>15.000</b>

**Art.2 c.2 lettera C.3.31) A13 Bologna Padova – svincolo Bologna Interporto riqualifica SP3 – trasversale di Pianura****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

Opera funzionale all'adduzione autostradale, la cui realizzazione è stata richiesta nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale dell'ampliamento alla terza corsia della A13 nel tratto Bologna-Ferrara, e confermata nell'ambito della ridefinizione dell'accordo del 15/04/2016 relativo alla sistemazione del Nodo di Bologna, perfezionato dalle parti con Atto Aggiuntivo all'Accordo del 06.11.2019.

L'intervento prevede il potenziamento della strada provinciale SP3, nel tratto compreso tra lo svincolo di Bologna Interporto (sulla A13) e la cd. "Rotatoria del Segnatello" (ad integrazione degli interventi previsti nella Sistemazione del Nodo di Funo).

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>		<b>25.000</b>

**Art.2 c.2 lettera C.3.32) A13 Bologna Padova – svincolo di Altedo riqualifica SP20**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

Opera funzionale all'adduzione autostradale, la cui realizzazione è stata richiesta nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale dell'ampliamento alla terza corsia della A13 nel tratto Bologna-Ferrara, e confermata nell'ambito della ridefinizione dell'accordo del 15/04/2016 relativo alla sistemazione del Nodo di Bologna.

L'intervento prevede:

- la realizzazione di tre rotonde sulla SP20 in corrispondenza:
  - dell'intersezione tra SP20 e "SR64 – Porrettana";
  - dello svincolo di Altedo sulla A13
  - dell'intersezione tra SP20 e "SP4 – Via Galliera Nord";
- la manutenzione straordinaria di pavimentazione e segnaletica, senza modifiche della sezione stradale (a meno della realizzazione di piazzole di sosta), sul tratto di SP20 compreso tra le rotonde, di futura realizzazione, sopraccitate.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>		<b>7.500</b>

## Interventi del IV Atto Aggiuntivo 2002

### Interventi ultimati

#### **Art.2 c.2 lettera D.1.1 Ampliamento alla terza corsia della A1 nel tratto Fiano R. - Settebagni e nuovo Svincolo di Castelnuovo di Porto**

##### Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002-001-A001-03-D002-01

1^ Perizia di Variante Approvata ANAS S.p.A. il 09/07/2012 prot. n 0096958-P, 2^ Perizia di Variante inviata al Concedente il 24/11/2011 ripresentata il 24/04/2013

Ultimato il 30/11/2011, aperto al traffico il 01/08/2011.

Certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo rilasciato il 28/01/2015

**Note:** In data 28/09/12 Aspi ha presentato ricorso al TAR avverso il provvedimento di approvazione della 1^ Perizia di Variante.

#### **Art.2 c.2 lettera D.1.2) Svincolo di Guidonia**

##### Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002 - 001 - A001 - 04 - D009 - 01

Perizia di Variante approvata in data 13/10/2011 Prot. CDG138668-P , 2^ Perizia di Variante inviata ad Anas il 17/04/2012, Ultimato il 17/11/2011, aperto al traffico il 17/11/2012;

#### **Art.2 c.2 lettera D.2.1 Ampliamento dell'autostrada A4 Milano-Bergamo**

##### Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

##### **Milano Bergamo Lotto 1**

002-001-A004-02-D010 -01

1^ Perizia di Variante Approvata ANAS S.p.A l'08/04/2011 prot. n 0050450-P.

Ultimato il 30/08/2008 , aperto al traffico il 30/09/2007.

Certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo rilasciato il 06/05/2013

##### **Milano Bergamo Lotto 2**

002-001-A004-02-D010 -02

2^ Perizia di Variante Approvata ANAS S.p.A l'08/04/2011 prot. n 0050543-P.

Ultimato il 30/03/2008 , aperto al traffico il 30/09/2007.

Certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo rilasciato il 09/10/2013

##### **Milano-Bergamo - Lotto 3**

002-001-A004-02-D010 -03

1^ Perizia di Variante Approvata ANAS S.p.A l'08/04/2011 prot. n 0050495-P.

Ultimato il 29/11/2008, aperto al traffico il 30/09/2007.

Certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo rilasciato il 07/10/2013.

#### **Art.2 c.2 lettera D.2.2) Adeguamento dei Ponti Adda e Brembo esistenti sulla A4**

##### Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002-001-A004-02-D011-01

1^ Perizia di Variante Approvata ANAS S.p.A il 02/02/2011 prot. n UBO-0000348-P.  
Ultimato il 30/09/2010, aperto al traffico il 30/09/2007.  
Certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 03/09/2012.

**Art.2 c.2 lettera D.3.1) Ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A9 Lainate-Como**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

002-001-A009-01-D017-01

Approvato con D.A. 0006266-P del 18/07/2013 (1ª Perizia di Variante), ultimato il 26/06/2015, aperto al traffico nel 2012.

Certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo rilasciato il 16/02/2018.

**Art. 2 comma 2 lettera D.3.2) Ampliamento alla quinta corsia della A8 Milano – Varese tra la barriera di Milano Nord e l'Interconnessione di Lainate - Lotto 1**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

002-001-A009-01-D017-02

Approvato con DA 2529 del 14/03/2014 (Progetto Esecutivo), Perizia di variante inviata il 27/06/2017

Aperto al traffico nel 2015, Certificato di ultimazione lavori emesso il 21/12/2018

**Art.2 c.2 lettera D.3.3) Polo Fieristico di Rho-Però,**

**Polo Fieristico di Rho-Però, Lavori di 1^ fase +1° stralcio 2^ fase (scavalco ferroviario)**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

002-001-A008-01-D015-01

1^ Perizia di Variante Approvata ANAS S.p.A il 06/06/2006 prot. N. 0055151-P.

Ultimato il 24/06/2006, aperto al traffico il 29/03/2005; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 20/07/2011.

**Polo Fieristico di Rho-Però, 2° stralcio 2^ fase (racchetta ferroviaria)**

002-001-A008-01-D015-02

1^ Perizia di Variante Approvata ANAS S.p.A il 06/06/2006 prot. N. 0055151-P.

Ultimato il 18/02/2008, aperto al traffico il 01/04/2008.

**Art.2 c.2 lettera D.4.1.1) Ampliamento alla terza corsia dell'A14, tratto Rimini Nord-Cattolica**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

**Lotto 1A**

002 - 001 - A014 - 01 - D037 - 01

2^ Perizia di Variante Approvata ANAS S.p.A il 09/07/2012 prot. n 0096943.

Ultimato il 30/11/2012, aperto al traffico il 20/12/2012.

**Note:** Aspi ha presentato ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 2 - TAR Emilia-Romagna 215/2014, e della PV 3 - TAR Emilia Romagna 396/2016;

**Lotto 1B**

002-001-A014-01-D037-02

Approvato con D.A. 13861 del 26/07/2017 (2^ Perizia di variante), ultimato il 03/12/2014

**Note:** Aspi ha presentato ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 2 - TAR Emilia-Romagna 811/2017, e avverso il Verbale di Collaudo - TAR Emilia Romagna 811/2017.

Inoltre, nell'ambito dell'intervento di Ampliamento alla terza corsia tratto Rimini-Cattolica è prevista la realizzazione dell'intervento "**Opere di completamento sulla viabilità connessa**" nel comune di Rimini (cod. sivca 002-001-A014-01-D037-03), il cui progetto esecutivo è stato approvato dal Concedente con prot. 20441 in data 25/09/2018, per un valore lordo di 32,348 milioni di €.

Per detto intervento, prescritto nell'ambito dell'iter autorizzativo dell'ampliamento alla terza corsia dell'A14 tra Rimini nord e Porto Sant'Elpidio, sono attualmente in corso le procedure di affidamento.

#### **Art.2 c.2 lettera D.4.1.2) Ampliamento alla terza corsia dell'A14, tratto Cattolica-Fano, Lotto 2**

##### **Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

002 - 001 - A014 - 01 - D039 - 01

Approvato con D.A. 15927 del 08/09/2017 (3<sup>a</sup> Perizia di variante), ultimato il 30/04/2014

**Note:** Aspi ha presentato ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 1 - TAR Lazio 8136/2012, PV 2 - TAR Lazio 1269/2015, PV 3 - TAR Lazio 11299/2017. Sono inoltre pendenti i ricorsi al TAR avverso il Verbale di Collaudo - TAR Lazio 1269/2015 e TAR Lazio 11299/2017.

#### **Art. 2 c. 2 lettera D.4.1.3) Ampliamento alla terza corsia dell'A14, tratto Fano – Senigallia, Lotto 3**

##### **Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

002-001-A014-01-D041-01

Approvato con D.A. 15926 del 08/09/2017 (2<sup>a</sup> Perizia di variante), ultimato il 04/11/2013. Certificato di Collaudo Tecnico Amm.vo emesso il 18/01/2018

**Note:** Aspi ha presentato ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 1 (TAR Lazio 8138/2012), della PV 2 (TAR Lazio 11423/2017).

#### **Art. 2 comma 2 lettera D.4.1.4) Ampliamento alla terza corsia dell'A14 tratto Senigallia - Ancona Nord e nuovo Sv. di Montemarciano, Lotto 4**

##### **Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

002-001-A014-01-D042-01

Approvato con D.A. 0038038-P del 12/03/2009 (Progetto Esecutivo), ultimato il 31/01/2017

##### **Nota:**

Aspi ha presentato ricorso al TAR avverso il provvedimento di approvazione della 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> Perizie di Variante (Tar Marche 09/2020)

L'intervento include anche le seguenti opere, fuori asse, di adduzione al nuovo svincolo di Montemarciano (realizzato nell'ambito dell'intervento ed aperto al traffico a luglio 2012):

- realizzazione della viabilità di **collegamento tra via Marina Alta con la SP "Molinello**;
- intervento di **riqualifica di via Poiole**, per il collegamento dello svincolo di Montemarciano con la SP76 e la SS16 ;

Per entrambi sono in corso gli iter autorizzativi e la progettazione.

**Art. 2 comma 2 lettera D.4.1.4) Ampliamento alla terza corsia dell'A14 tratto Senigallia - Ancona Nord e nuovo Sv. di Montemarciano, Lotto 4 - progetto esecutivo di completamento**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

002-001-A014-01-D042-01

Progetto esecutivo di completamento approvato con D.A. 15202 del 13/09/2016, ultimato il 29/05/2019;

**Art. 2 comma 2 lettera D.4.1.5) Ampliam. terza corsia dell'A14, tratto Ancona N. - Ancona S. Lotto 5**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

002-001-A014-01-D043-01

Approvato con D.A. 13673 del 24/07/2017 (1<sup>a</sup> Perizia di Variante), 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> Perizia approvate in data 07/07/2020, ultimato il 31/01/2017

**Note:** Aspi ha presentato ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 1 (TAR Marche 556/2017)

**Art.2 c.2 lettera D.4.1.6) Ampliam. Alla 3<sup>a</sup> corsia dell'A14, Ancona Sud – Porto S.E. (1<sup>a</sup> fase), Lotto 6A**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A014 - 02 - D030 – 01

2<sup>a</sup> Perizia di Variante Approvata ANAS S.p.A il 16/05/2011 prot. N. 0070657-P, ultimato il 23/02/2011.

Progetto Esecutivo di completamento approvato con D.A. 0062308-P del 04/05/2012, ultimato il 24/04/2013

**Note:** Relativamente al progetto esecutivo di completamento ASPI ha presentato ricorso avanti al TAR avverso il provvedimento del Concedente di indicazione del ribasso definitivo

**Art. 2 comma 2 lettera D.4.1.7) Ampliamento alla terza corsia dell'A14, tratto Ancona Sud a Porto Sant'Elpidio - interventi di 2<sup>a</sup> fase e Nuovo Svincolo di Porto Sant'Elpidio, Lotto 6B**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

002-001-A014-02-D031-01

Approvato con D.A. 2953 del 31/03/2014 (2<sup>a</sup> Perizia di Variante), ultimato il 10/12/2013 e D.A. 1657 del 20/02/2015 (Progetto Esecutivo di completamento)

**Note:** Aspi ha presentato ricorso al TAR avverso l'approvazione della PV 1 - TAR Lazio 8140/2012

**Art.2 c.2 lettera D.4.1.8) Ampliamento alla terza corsia dell'A14, Lotto 0**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A014 - 01 - D036 – 01

Progetto esecutivo approvato ANAS S.p.A il 04/08/2005 prot. N. 4091.

Ultimato il 05/03/2007; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 25/02/2009.

**Art.2 c.2 lettera D.4.6) Svincolo di Rubicone**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) - OPERE IN CORSO](#)

002 - 001 - A014 - 01 - D034 – 01

2<sup>a</sup> Perizia di Variante approvata con prot. 15926 del 08/09/2017

Ultimato il 30/08/2012, aperto al traffico il 26/10/2012

**Art. 2 comma 2 lettera D.5.2) Adeguamento del nodo di S. Benigno lotto 1**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002 - 001 - A007 - 02 - D014 – 01

Approvato con DA 15925 del 08/09/2017 (1^ Perizia di variante), ultimato il 02/12/2016

**Note:** Aspi ha presentato ricorso al TAR avverso l'approvazione della 1 PV - TAR Liguria 784/2017

**Art.2 c.2 lettera D.6.1) Svincolo di Padova Zona Industriale – Stazione**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002 - 001 - A013 - 01 - D026 - 01

Approvato con D.A. prot. 12844 del 12/07/2017, ultimato il 02/08/2015

**Note:** Aspi ha presentato ricorso al TAR avverso l'approvazione della 1 PV -TAR Veneto 1156/2017

**Art.2 c.2 lettera D.6.2) Svincolo di Padova Zona Industriale – Interconnessione A4-A13**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002 - 001 - A013 - 01 - D026 – 02

Approvato con D.A. prot. 147965 del 09/11/2011, 1^ Perizia di variante inviata il 27/07/2017, ultimato il 27/03/2017;

**Art.2 c.2 lettera D.6.3) Svincolo di Villamarzana**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002 - 001 - A013 - 01 - D027 – 01

Perizia di Variante approvata in data 14/10/2008 Prot. CDG135001-P, ultimato il 03/08/2007, aperto al traffico il 20/09/2007; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 16/11/2009.

**Art.2 c.2 lettera D.1.3) Svincolo di Ferentino**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002 - 001 - A001 - 05 - D006 – 01

Perizia di Variante n.2 approvata in data 06/06/2011 Prot. CDG008100-P.

Ultimato il 22/12/2009, aperto al traffico il 22/12/2009.



**Interventi in corso o da avviare****Art. 2 comma 2 lettera D.3.2) Ampliamento alla quinta corsia della A8 Milano – Varese tra la barriera di Milano Nord e l'Interconnessione di Lainate – Lotto 2**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO

002-001-A009-01-D017-03

Progetto di ampliamento alla quinta corsia più emergenza dell'Autostrada A8 "Milano-Laghi" nel tratto compreso tra la Barriera di Milano Nord e l'interconnessione con l'Autostrada A9 "Lainate-Como-Chiasso". Il tratto autostradale oggetto dell'intervento ha uno sviluppo complessivo di circa 2,7 km

L'intervento costituisce il secondo stralcio funzionale, compreso tra le pk 7+302 e 9+990.

In data 27/03/2015 il Concedente ha chiesto ad ASPI di stralciare i Lavori di Completamento "Lotto 2" dal progetto esecutivo complessivo inviato il 28/08/2013, e di reinviarne separatamente il progetto per la relativa approvazione.

ASPI ha predisposto il progetto del lotto 2 e lo ha trasmesso al MIT in data 15/10/2015.

In data 3/3/2016 il Concedente ha approvato il Progetto Esecutivo dell'intervento e il 25/05/2018 è avvenuta l'aggiudicazione definitiva dei lavori.

In data 02/07/2020 è stata approvata la 1^ Perizia di Variante.

I lavori sono in corso.

<b>Lunghezza intervento:</b>	da km 7+302 a km 9+990		
<b>Avanzamento progettazione:</b>	Progetto esecutivo approvato		
<b>STATO APPROVATIVO:</b>			
Espropri [pubblicazione- V.I.P.]	22/01/2011	-	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	11/11/2010	08/06/2012	
C.d.S. [apertura-chiusura]	16/11/2010	15/04/2013	
Concedente [invio def - esec]		15/10/2015	
Concedente [approvazione def - esec]		03/03/2016	
Pubblicazione bando di gara	10/08/2016		
Aggiudicazione Provisoria	13/09/2017		
Aggiudicazione Definitiva	25/05/2018		
<b>DATI APPALTO:</b>			
Consegna parziale:	10/04/2019	Durata contratto origin. (g):	628
Consegna totale:	15/07/2020	Ultimaz. lavori contr. orig.:	04/04/2022
Ditta aggiudicataria:	<b>Vitali S.p.A.</b>	Durata contratt. attuale (g):	
	<b>Ribasso 42,56%</b>	Ultimazione lavori attuale:	
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl) - ribasso 15%</b>			<b>Totale</b>
Base d'asta	rib. 42,56%	51.521	
Somme a disposizione	53.934		
<b>Totale Investimento</b>	<b>105.455</b>		
NOTE: L'importo si riferisce al valore della 1^ PV approvata			

**Art. 2 c. 2 lettera D.4.2) Opere complementari nel Comune di Fano: Viabilità nel Comune di Fano (csd. "bretelle di Fano")**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - OPERE IN CORSO**

002 - 001 - A014 - 01 - D039 - 02

L'intervento consiste in:

- Realizzazione della bretella tra la SP 45 di Carignano e la SP 3 Flaminia
- Realizzazione della bretella tra la SP 3 Flaminia e Via Campanella
- Nuovo assetto del collegamento tra l'esistente svincolo di Fano e la SS 73 Fano Grosseto
- Nuova Bretella "Bretella Sud di Fano" tra l'allaccio con la SS 73 e lo svincolo di Fano esistente e la SS 16

I procedimenti di VIA Regionale e di Intesa Stato Regione si sono conclusi positivamente attraverso il Decreto Regione Marche di compatibilità ambientale n° 11/VAA del 28 febbraio 2013 e con il successivo provvedimento finale di Intesa Stato – Regione del 17 giugno 2014, emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il progetto esecutivo è stato inviato al Concedente il 05/10/2015., ed è stato approvato l'11/12/2015. In data 20/01/2016 il Concedente ha autorizzato la misura del ribasso per l'affidamento ad impresa collegata ed il 25/01/2016 è stata trasmessa la dichiarazione di pubblica utilità.

In data 21/09/2016 è avvenuta la consegna parziale delle aree e i lavori sono stati avviati e sono tutt'ora in corso. In data 05/12/2016 il Comune di Fano ha richiesto ad Aspi modifiche al tracciato della bretella Sud di Fano e della bretella SP45 - SP3, per migliorare l'impatto delle opere sulle viabilità locali a servizio della cittadinanza. Durante il mese di febbraio 2017, nell'ambito delle attività di realizzazione della bretella "SP3-via Campanella", è avvenuto il ritrovamento di reperti risalenti ad epoca romana. In data 14/01/2019 è stata trasmessa al Concedente per approvazione la 1^ Perizia di Variante. Nel corso del 2019 si sono verificate sospensioni dei lavori causate da rinvenimenti di interferenze non censite (presso il sottovia "via Fanella") e da ottemperanze e richieste del Genio Civile. I lavori sono ripresi, in ultimo, a febbraio 2020 in seguito all'approvazione del progetto del nuovo argine da parte del Genio Civile.

E' in corso di predisposizione una seconda perizia di variante.

Avanzamento progettazione:		Progetto esecutivo approvato	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>			
Espropri [pubblicazione- V.I.P.]			
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			28/02/2013
C.d.S. [apertura-chiusura]			17/06/2014
Concedente [invio def - esec]			05/10/2015
Concedente [approvazione def - esec]			11/12/2015
Aggiudicazione Definitiva			15/04/2016
<b>DATI APPALTO:</b>			
Consegna parziale:	21/09/2016	Durata contratto origin. (g):	730
Consegna totale:	15/11/2016	Ultimaz. lavori contr. orig.:	15/11/2018
Ditta aggiudicataria:	<b>Pavimental</b>		Durata contratt. attuale (g):
	<b>Ribasso</b>	<b>35,63%</b>	Ultimazione lavori attuale:
			08/07/2020 (*)
			<i>Totale</i>
Base d'asta	rib. (%):	35,63%	(*) 31.547
Somme a disposizione			23.591
<b>Totale Investimento</b>			<b>55.138</b>
NOTE:			
(*) E' in corso di predisposizione una seconda perizia di variante che ridetermina l'ultimazione dei lavori			

**Art. 2 c. 2 lettera D.4.2) Opere compl. nel Comune di Fano: Nuova stazione di Fano****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE**

002 - 001 - A014 - 01 - D039 – 03

La procedura di VIA a livello nazionale si è conclusa il 7 maggio 2015, con giudizio negativo alla realizzazione dell'opera emesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, pertanto l'iter autorizzativo dell'intervento non si è perfezionato.

In data 10 agosto 2015 il Comune ha comunicato di aver depositato il ricorso al TAR contro il provvedimento negativo del MATTM sulla realizzazione del nuovo svincolo di Fano nord, che tuttavia non è stato accolto.

Ad oggi, pertanto, non sussistono le condizioni per la realizzazione dell'opera.

La Regione Marche, in data 17/05/2018 ha comunicato al Concedente di avere ottenuto dal CIPE l'approvazione dell'addendum al Programma operativo infrastrutture a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020, specificando di avere inviato al MIT le schede per l'ottenimento di fondi pari ad €/mln 20,0 per realizzare/adequare le opere di adduzione al futuro svincolo di Fano nord, chiedendo contestualmente per quest'ultimo il benestare preliminare del MIT, conferendo ad Aspi il mandato di avviare le proprie analisi di fattibilità tecnico-economica finalizzate ad individuare una nuova soluzione progettuale.

Resta inteso che, laddove, all'esito delle valutazioni e determinazioni in atto da parte del Concedente e/o di altri Enti, Autostrade per l'Italia fosse tenuta a realizzare lo svincolo di Fano Nord, anche il costo di tale intervento, quale risulterà dal progetto che sarà approvato dal Concedente, sarà integralmente riconosciuto.

QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)		Totale
<b>Totale (*)</b>		<b>649</b>
(*) Importo ad oggi consuntivato/previsto		

**Art. 2 c. 2 lettera D.4.3 Opere complementari nel Comune di Pesaro: Nuova circonvallazione di Muraglia**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

002 – 001 – A014 – 01 – D039 – 06

L'intervento deriva dalla Conferenza di Servizi del 7 luglio 2006 afferente il progetto di ampliamento alla terza corsia dell'A14 – tratto Cattolica – Fano, e consiste nella Bretella di collegamento tra il casello di Pesaro Sud e la località di Fosso Sejore, destinata ad accogliere il futuro ospedale "Marche Nord" (c.d. Bretella di Muraglia).

La procedura VIA si è chiusa il 01/02/2016 e il provvedimento finale di Intesa Stato-Regione a conclusione della Conferenza di Servizi è stato emesso il 22/03/2017.

Successivamente il Progetto Esecutivo è stato trasmesso al Concedente il 25/09/2017 ed è stato approvato il 18/12/2017.

Il Concedente con provvedimento prot. 4330 del 02/03/2018 ha espresso il diniego all'affidamento dei lavori ad impresa collegata di Aspi (avverso il squalo Aspi ha presentato ricorso avanti il TAR del Lazio in data 30/04/2018).

Il bando di gara è stato pubblicato il 05/04/2019, sono in corso le procedure di affidamento.

Avanzamento progettazione:	Progetto esecutivo approvato	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>		
Espropri [pubblicazione- V.I.P.]		-
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]		01/02/2016
C.d.S. [apertura-chiusura]		22/03/2017
Concedente [invio def - esec]		25/09/2017
Concedente [approvazione def - esec]		18/12/2017
Pubblicazione bando di gara	05/04/2019	
Aggiudicazione Provvisoria	04/02/2020	
Aggiudicazione Definitiva	-	
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
Base d'asta:		5.429
Somme a disposizione		9.899
<b>Totale</b>		<b>15.328</b>

**Art. 2 c. 2 lettera D.4.3) Opere complementari nel Comune di Pesaro - Nuovo svincolo di Pesaro sud**  
 Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

002 – 001 – A014 – 01 – D039 – 04

Il Comune di Pesaro e la Provincia di Pesaro-Urbino hanno formalizzato la localizzazione del Nuovo Svincolo il 05/05/2011, comunicando ufficialmente la propria approvazione in merito al posizionamento del nuovo casello di "Pesaro Sud" in località Santa Veneranda lato valle (carreggiata Nord A14) in data 20/06/2012, definendo contestualmente le ulteriori opere di miglioramento dell'adduzione all'autostrada così come da Conferenza di Servizi del 07/07/2006.

In data 02/08/2013 è stata sottoscritta la Convenzione tra ASPI e gli Enti territoriali, per la realizzazione delle opere. Attualmente è ancora in corso il procedimento di VIA, avviato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il 27/07/15. In data 04/05/2017 il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo è stato approvato da parte del MATTM.

Il Decreto V.I.A. è stato emesso il 26/03/2018.

Attualmente Aspi è in attesa di ricevere dal Comune di Pesaro i certificati di destinazione urbanistica delle aree interessate dalle opere, al fine di ridurre i costi degli espropri che sulla base delle attuali stime determinerebbero un'eccedenza delle somme previste nella suddetta Convenzione.

In data 02/07/20 il Concedente ha rilasciato il proprio benestare all'invio del progetto da parte di Aspi, che quest'ultima aveva richiesto, in quanto il valore complessivo della soluzione progettuale sviluppata risulta maggiore dell'importo complessivo previsto dalla Convenzione del 02/08/2013 (approvata dal Concedente il 11/02/2014).

E' in corso di trasmissione il Progetto Definitivo

<b>Avanzamento progettazione:</b>	Valutazione di Impatto Ambientale conclusa	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>		
Espropri [pubblicazione- V.I.P.]		-
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	27/07/2015	26/03/2018
C.d.S. [apertura-chiusura]		
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
Base d'asta:      ribasso (*)    15,000%		21.720
Somme a disposizione		7.187
<b>Totale</b>		<b>28.907</b>
NOTE:		
(*) Ribasso convenzionale		

**Art. 2 c. 2 lettera D.4.3) Opere complementari nel Comune di Pesaro: Viabilità di adduzione nel Comune di Pesaro (csd. "bretelle di Pesaro")**

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE**

L'intervento deriva dalla Conferenza di Servizi del 7 luglio 2006 afferente il progetto di ampliamento alla terza corsia dell'A14 – tratto Cattolica – Fano, disciplinato dalla Convenzione sottoscritta ad Agosto 2013 dalla Regione Marche, dalla Provincia di Pesaro ed Urbino e dal Comune di Pesaro, approvata dal Concedente il 11/2/2014. In particolare le opere previste sono:

- nuova bretella di Adduzione Ovest tra la S.P. 30 Montelabbatese e la S.P. 423 Urbinate;
- Circonvallazione di Santa Veneranda;
- potenziamento Interquartiere;
- potenziamento della S.P. 423 Urbinate e Nuova rotatoria di Borgo Santa Maria.

In data 25/03/2013 ASPI ha avviato la procedura di VIA Regionale e il 01/02/2016 è stato emesso il decreto VIA con prescrizioni. Il progetto è stato adeguato alle prescrizioni VIA e in data 15/06/2016 è stato inviato al MIT per il rilascio della Conformità Urbanistica.

In data 29/11/2016 si è tenuta la Conferenza di Servizi, e in data 22/03/2017 il MIT ha comunicato il perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione Marche, concludendo la procedura di autorizzazione urbanistica dell'opera.

In data 02/07/20 il Concedente ha rilasciato il proprio benestare all'invio del progetto da parte di Aspi, che quest'ultima aveva richiesto, in quanto il valore complessivo della soluzione progettuale sviluppata (anche a seguito della Conferenza di Servizi) risulta maggiore dell'importo complessivo previsto dalla Convenzione del 02/08/2013 (approvata dal Concedente il 11/02/2014).

E' in corso di trasmissione il Progetto Esecutivo che recepisce le prescrizioni della CdS.

Avanzamento progettazione:	Progettazione esecutiva in corso	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>		
Espropri [pubblicazione- V.I.P.]		-
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	23/03/2015	01/02/2016
C.d.S. [apertura-chiusura]		22/03/2017
Concedente [invio def - esec]		
Concedente [approvazione def - esec]		
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
Base d'asta:	ribasso (*) 15,000%	19.200
Somme a disposizione		21.324
<b>Totale</b>		<b>40.524</b>

**Art. 2 comma 2 lettera D.4.1.7) Ampliamento alla terza corsia dell'A14, tratto Ancona Sud a Porto Sant'Elpidio - interventi di 2<sup>a</sup> fase e Nuovo Svincolo di Porto Sant'Elpidio, Lotto 6B Progetto di Completamento**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO

002 - 001 - A014 - 02 - D031 – 02

Il Progetto Esecutivo dei lavori di Completamento è stato approvato dal Concedente in data 20/02/2015.

In data 28/10/2015 è stato sottoscritto il contratto d'appalto e il 14/12/2015 è avvenuta una prima consegna parziale dei lavori.

In data 14.11.2016 è avvenuta la consegna definitiva dei lavori che determina l'ultimazione dei lavori al 09.10.2017.

In data 9.3.2017 si è verificato un incidente in corrispondenza del cavalcavia n.167 e in data 31.3.2017 è stata disposta la sospensione dei lavori.

I lavori sono ripresi parzialmente in data 27.11.2017 e sono in corso.

Il 14.04.2018 è stato varato il nuovo cavalcavia 167 oggetto dell'incidente del 09.03.2017.

Si prevede di ultimare i lavori nel 2020.

<b>Avanzamento progettazione:</b>		Progettazione esecutiva completata.	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>			
Concedente [invio def - esec]	-	08/05/2014	
Concedente [approvazione def - esec]	-	20/02/2015	
Aggiudicazione Definitiva	28/10/2015		
<b>DATI APPALTO:</b>			
Consegna parziale:	14/12/2015	Durata contratto origin. (g):	329
Consegna totale:	14/11/2016	Ultimaz. lavori contr. orig.:	09/10/2017
Ditta aggiudicataria:	<b>Pavimental SpA</b>	Durata contratt. attuale (g):	1.324
	<b>ribasso</b> 30,94%	Ultimazione lavori attuale: (*)	30/06/2020
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Perizie Variante</i>	<i>Totale</i>
Base d'asta:			5.141
Somme a disposizione			1.701
<b>Totale</b>			<b>6.842</b>
(*) è in corso di trasmissione una perizia di variante che ridetermina l'ultimazione dei lavori)			

**Art. 2 comma 2 lettera D.4.5) Opere complementari della tratta Ancona Nord – Porto Sant’Elpidio**

Classificazione (ai fini dell’applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

002 - 001 - A014 - 01 - D043 - 02

L'intervento prevede la realizzazione del nuovo casello di Ancona Ovest, dopo che ANAS avrà realizzato la bretella di collegamento con il Porto di Ancona.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>			<i>Perizie Variante</i>	<i>Totale</i>
Base d'asta:	ribasso (*)	15,000%		6.650
Somme a disposizione				2.850
<b>Totale (**)</b>				<b>9.500</b>
<b>NOTE:</b>				
(*) Ribasso convenzionale				
(**) Importo da Convenzione Unica 2007				



**Art. 2 comma 2 lettera D.5.1) Gronda di Ponente e interconnessione A7/A10/A12**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

002-001-A010-01-D019-01

Il progetto della Gronda di Ponente costituisce un raddoppio, per mezzo di una nuova infrastruttura da affiancare all'esistente, del tratto di A10 più interconnesso con la città di Genova (dal casello di Genova Ovest sino all'abitato di Voltri). L'attuale configurazione della rete autostradale dell'area genovese (A10, A7, A12 e A26) è infatti chiamata, oltre che a soddisfare il traffico di attraversamento e gli spostamenti extraurbani, a svolgere la funzione di tangenziale per il traffico urbano e di scambio.

In data 12/09/2014 il MIT ha convocato la Conferenza di Servizi. Si sono tenute due sedute della CdS, la prima il 17/10/2014 e la seconda conclusiva il 22/01/2015. In data 14/04/2015 è stato sottoscritto l'Accordo per la realizzazione dell'opera a mare tra ASPI, ENAC, Autorità Portuale e Aeroporto di Genova SpA e trasmesso al MIT DGVCA per l'approvazione finale in data 28/04/2015. A seguito della sottoscrizione dell'Accordo di programma, in data 27/05/2015 il MIT ha emesso il Provvedimento Finale con il quale si è conclusa positivamente la Conferenza di Servizi, perfezionando così l'Intesa Stato-Regione per la localizzazione dell'opera.

ASPI ha adeguato il Progetto Definitivo per tenere conto delle prescrizioni espresse nel Decreto VIA e nella Conferenza di Servizi.

In data 26/04/2016 è stato inviato al Concedente il Progetto Definitivo dell'intervento, che è stato approvato il 07/09/2017 per un importo pari a 4.254 milioni di euro.

Il progetto esecutivo dei lotti in cui è suddiviso l'intervento è stato inviato al Concedente tra febbraio ed agosto del 2018, ed è in approvazione.

Come previsto nell'accordo con il Concedente e le Autorità locali liguri, sottoscritto in data 14 ottobre 2021, ASPI si è impegnata ad inserire negli impegni di investimento la realizzazione di ulteriori 3 interventi sotto menzionati, per un valore complessivo stimato attualmente di circa 100 milioni di euro, relativi al potenziamento della mobilità locale:

- Svincolo di Pegli;
- Autoparco mezzi pesanti;
- Allargamento rampe svincolo aeroporto.

Detti interventi, nelle more dello sviluppo della progettazione, che consentirà un puntuale aggiornamento del valore dell'intero intervento, si intendono ricompresi nell'attuale stima di 4,3 miliardi di euro relativa agli interventi della Gronda e del nodo di San Benigno.

Avanzamento progettazione:	Progetto Definitivo approvato	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>		
Espropri [pubblicazione - V.I.P.]		
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	15/06/2011	23/01/2014
C.d.S. [apertura-chiusura]	15/04/2014	27/05/2015
Concedente [invio def-esec]	26/04/2016	(**)
Concedente [approvazione def-esec]	07/09/2017	
Publicazione bando di gara		
Aggiudicazione Provvisoria		
Aggiudicazione Definitiva		
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<b>Totale</b>
Base d'asta: ribasso (*): 15,00%		3.135.438
Somme a disposizione		1.119.448
<b>Totale</b>		<b>4.254.886</b>
<b>NOTE:</b>		
*: Ribasso convenzionale		
**: Progetto esecutivo del lotto 5 inviato al Concedente il 01/02/18, Progetto Esecutivo del lotto 1A inviato al Concedente il 04/06/2018, Progetto Esecutivo del lotto 10A inviato al Concedente il 31/07/2018, Progetto Esecutivo dei lotti 1b,2,3,4,6,7,8,9,10b inviati al Concedente il 09/08/2018.		

## Art. 2 comma 2 lettera D.5.2) Adeguamento del nodo di S. Benigno lotto 2

### Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO

002 - 001 - A007 - 02 - D014 – 02

Il progetto del Nodo di San Benigno prevede di intervenire con una soluzione a basso impatto per mantenere la compatibilità con eventuali futuri sviluppi infrastrutturali nell'area. In considerazione del fatto che la maggior parte delle congestioni di traffico sono legate a criticità sulla viabilità ordinaria, si sono delineate le priorità di intervento, che prevedono:

- La razionalizzazione della circolazione mediante l'eliminazione degli attuali punti di conflitto presenti sulla rampa elicoidale da cui dipende nella maggioranza dei casi il decadimento dei livelli di servizio e la propagazione delle code ;
- L'individuazione di connessioni dirette con il porto al fine di poter separare il più possibile le due componenti della mobilità (autoveicoli e veicoli pesanti);
- La possibilità di svincolare reciprocamente le relazioni di spostamento polarizzate tra sistema autostradale e porto da quelle distribuite tra Sopraelevata e lungomare Canepa con l'obiettivo di eliminare gli attuali conflitti che sorgono sulla rampa elicoidale per la commistione di flussi veicolari aventi origini e destinazioni separate tra loro.

I lavori, avviati a ottobre 2017, sono proseguiti fino a settembre 2019 con l'appaltatore aggiudicatario (Carena SpA), tuttavia in data 4/10/2019 lo stesso appaltatore ha dichiarato fallimento, ed Aspi ha formalizzato la rescissione contrattuale.

I lavori di completamento sono stati affidati ad impresa collegata (ai medesimi patti e condizioni dell'appaltatore originario e sono in corso). In data 28/11/2019 è stata trasmessa una perizia di assestamento e il progetto di completamento.

A seguito delle richieste pervenute dal comune di Genova, cui ha fatto seguito una apposita Conferenza di Servizi conclusasi a gennaio 2020, è in corso di predisposizione un'ulteriore Perizia di variante (relativa all'ambito E e a parte dell'ambito D) che rideterminerà i termini contrattuali.

Come previsto nell'accordo con il Concedente e le Autorità locali liguri, sottoscritto in data 14 ottobre 2021, ASPI si è impegnata ad inserire negli impegni di investimento la realizzazione di

ulteriori 3 interventi sotto menzionati, per un valore complessivo stimato attualmente di circa 100 milioni di euro, relativi al potenziamento della mobilità locale:

- Svincolo di Pegli;
- Autoparco mezzi pesanti;
- Allargamento rampe svincolo aeroporto.

Detti interventi, nelle more dello sviluppo della progettazione, che consentirà un puntuale aggiornamento del valore dell'intero intervento, si intendono ricompresi nell'attuale stima di 4,3 miliardi di euro relativa agli interventi della Gronda e del nodo di San Benigno.

<b>Avanzamento progettazione:</b>		Progettazione esecutiva completata.	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>			
C.d.S. [apertura-chiusura]	14/04/2011	04/08/2011	
Concedente [invio def - esec]	16/12/2011	08/11/2012	
Concedente [approvazione def - esec]	n.a.	06/08/2013	
Publicazione bando di gara	04/08/2015		
Aggiudicazione Provvisoria	21/02/2017		
Aggiudicazione Definitiva	09/03/2017		
<b>DATI APPALTO - originario:</b>			
Consegna parziale:	19/10/2017	Durata contratto origin. (g):	(1)
Consegna totale:	(1)	Ultimaz. lavori contr. orig.:	(1)
Ditta aggiudicataria:	<b>Carena Spa (1)</b>	Durata contratt. attuale (g):	(1)
	<b>ribasso 26,80%</b>	Ultimazione lavori attuale:	(1)
<b>DATI APPALTO - completamento:</b>			
Consegna totale:	10/06/2020	Ultimaz. lavori contr. orig.:	31/05/2022 (2)
Ditta aggiudicataria:	<b>Pavimental</b>	Durata contratt. attuale (g):	
	<b>ribasso 26,80%</b>	Ultimazione lavori attuale:	
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mg)</b>		<i>Perizie Variante</i>	<i>Totale</i>
Base d'asta:			29.251
Somme a disposizione			17.505
<b>Totale</b>			<b>46.756</b> (2)
(1) Contratto rescisso in data 14/10/2019, i lavori di completamento sono stati affidati ad impresa collegata ai medesimi patti e condizioni dell'impresa originaria			
(2) è in corso di predisposizione una perizia di variante che ridetermina i termini contrattuali			
Note: Perizia di assestamento e progetto di completamento in approvazione			

## Art.2 c.2 lettera D.7.1) Nuovo Svincolo e Stazione di Maddaloni

### Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO

002 - 001 - A030 - 01 - D053 – 01

L'intervento prevede la realizzazione di uno svincolo, localizzato al Km 4+100 della A30 Caserta - Salerno, che consentirà una migliore accessibilità alla zona del polo interportuale Marcanise - Nola e alla viabilità esterna partenopea.

Inoltre, tale svincolo si collegherà alla futura strada di scorrimento Caserta - Benevento (da realizzare a cura dell'ANAS). Le aree necessarie per tale svincolo verranno acquisite, per nome e per conto di ASPI, da parte dell'ISE nell'ambito di una convenzione tra Comune di Maddaloni, ISE e ASPI, per regolare anche i rapporti patrimoniali e gestionali tra le parti.

A seguito della gara in data 02.11.2018 è stato stipulato con l'appaltatore Consorzio stabile AREM il Contratto di Appalto, ed in data 29.11.2018 consegnati i Lavori.

Il 04.02.2019 il TAR della Campania, accogliendo in parte il ricorso del Consorzio Ciro Menotti (2<sup>a</sup> classificato), ha di fatto annullato l'aggiudicazione al Consorzio Stabile AREM.

In data 04.03.2019 Arem ha presentato al Consiglio di Stato ricorso con richiesta di sospensione contro il giudizio del TAR. Autostrade per l'Italia si è costituita al fine di rappresentare la propria posizione.

Il 16 Dicembre 2019 è stata pubblicata la sentenza del Consiglio di Stato con la quale è stato respinto l'appello del Consorzio AREM avverso la sentenza del TAR Campania di cui sopra.

E' in corso la riconsegna delle aree da parte di Arem, cui seguirà la consegna dei lavori all'impresa Ciro Menotti.

<b>Avanzamento progettazione:</b>	Progettazione esecutiva completata.	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>		
Concedente [invio def - esec]	16/02/2009	30/12/2010
Concedente [approvazione def - esec]	01/10/2010	31/05/2011
Pubblicazione bando di gara	30/09/2016	
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl) (*)</b>		
	<i>Perizie Variante</i>	<i>Totale</i>
Base d'asta:		6.037
Somme a disposizione		4.126
<b>Totale</b>		<b>10.163</b>

**Art.2 c.2 lettera D.8.1 e D.8.2, Piano Sicurezza Gallerie 1^fase e 2^fase**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART):

- OPERE IN CORSO      273 €/mln
- NUOVE OPERE         71 €/mln

**Premessa**

Nel dicembre 2002 viene approvato il Piano Sicurezza delle Gallerie nell'ambito della IV Convenzione Aggiuntiva tra ANAS e Autostrade per L'Italia.

Nell' ottobre del 2006 viene emanato il D.Lgs.264 di recepimento della Direttiva Europea 2004/54/CE sui requisiti di sicurezza delle gallerie per le gallerie di lunghezza superiore ai 500 mt della rete TERN.

Il Piano Sicurezza delle Gallerie copre parte dei requisiti minimi del D.Lgs.264.

Fino al 2011 appariva percorribile perseguire soluzioni basate su un approccio prestazionale ai requisiti del Decreto, in grado di sostituire alcuni dei requisiti obbligatori con misure che richiedessero un investimento più contenuto, un minore impatto sulla circolazione ed un'efficacia pari o superiore ai requisiti minimi obbligatori, caratteristiche dimostrabili attraverso l'Analisi di Rischio.

Successivamente sono emerse interpretazioni più restrittive del Decreto, che obbligano i gestori a dover pianificare l'implementazione di tutti i requisiti minimi obbligatori e che richiedono un corrispondente adeguamento del Piano Sicurezza delle Gallerie.

Il Piano Sicurezza Gallerie consiste in una serie di interventi infrastrutturali ed impiantistici sulle Gallerie della rete autostradale, volti ad accrescerne il livello di sicurezza.

Tali interventi incidono principalmente sui sistemi di illuminazione, ventilazione, comunicazione, gestione incendio.

L'Aggiornamento del piano descritto include i seguenti interventi integrativi: stazioni di emergenza, erogazione idrica, sistemi di comunicazione per "SPI", sistemi di drenaggio liquidi pericolosi e l'illuminazione di evacuazione.

Il presente aggiornamento del Piano si basa sul presupposto che l'Autorità Amministrativa, alla luce delle suddette integrazioni:

- consideri soddisfatto, per ogni fornice, il requisito di cui al punto 2.3.7 dell'Allegato 2 al D.Lgs 264/2006 (by-pass);
- ritenga congrue le soluzioni tecniche sviluppate nei progetti approvati dalla Concedente.

A seguito della rilettura dei requisiti del D.Lgs 264/06 e del consolidamento delle nuove soluzioni tecniche, si è rideterminato un aggiornamento della stima economica, ad oggi quantificabile in 344 Euro/mln (Fase I e Fase II).

In relazione agli interventi di Fase I, di cui alla tabella "Piano Interventi di Convenzione Unica 2007" a pag. 83 dell'Allegato K del II Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, si precisa che l'importo previsionale ivi riportato è stato rideterminato in 157 €/mln dei quali circa 17 €/mln a carico di Aspi e riconducibili alla messa in esercizio dei cantieri abbandonati dagli Appaltatori.

In relazione agli interventi di Fase II, di cui alla tabella "Interventi di aggiornamento del Piano" a pag. 83 dell'Allegato K del II Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, si precisa che l'importo previsionale ivi riportato è stato rideterminato in 187 €/mln.

Sono stati altresì valorizzati interventi atti a elevare ulteriormente i livelli di sicurezza della rete attraverso l'armonizzazione delle pavimentazioni con i nuovi sistemi di drenaggio e l'implementazione dei sistemi di videosorveglianza e segnalamento all'utenza, anche per le gallerie di lunghezza inferiore ai 1000 metri, in considerazione della comprovata efficacia di tali sistemi ai fini dell'incremento degli standard di sicurezza.

La stima del presente aggiornamento è basata sul presupposto che le disposizioni attuative della vigente normativa non generino ulteriori requisiti.

Coerentemente a quanto rappresentato:

- dalla Commissione Permanente Gallerie in data 24/09/18 (circolare n.8204), in relazione alla rilettura a carattere prescrittivo delle misure compensative che impone ai gestori l'adozione di misure atte a garantire le condizioni di livello di sicurezza equivalente o accresciuto rispetto alla configurazione post intervento di adeguamento ai sensi del D.lgs 264/2006
- dal Consiglio Superiore dei lavori Pubblici in data 08/11/2019 (nota n. 18928) e 12/02/2020 (nota n. 1446) che hanno implementato le misure da adottare
- sono state attivate le misure compensative di tipo infrastrutturale a carattere permanente e di tipo gestionale; queste ultime rimarranno operative sino alla fine degli interventi di fase 2.

Si precisa che la suddivisione in lotti è stata rimodulata in ragione delle criticità legate alla presenza di più cantieri su tratta nell'ottica del lotto funzionale, in accordo, tra l'altro, con le indicazioni della Commissione Permanente Gallerie.

Lotti	Interventi	Importo (€/min)
<b>Porto San Giorgio</b>	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	0,88
<b>1A</b>	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	0,91
<b>1B</b>	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	2,66
<b>1C</b>	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	3,58
<b>1D</b>	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	5,06
<b>1E</b>	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	1,57
<b>2A</b>	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	8,99
<b>2B</b>	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	1,36
<b>2C</b>	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	1,79
<b>3A</b>	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Radio, Drenaggio	7,93
<b>3B</b>	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Radio, Drenaggio	7,62
<b>3C</b>	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Radio, Drenaggio	8,71

Lotti	Interventi	Importo (€/mln)
4A	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Radio, Drenaggio	9,31
4B	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	9,51
4C	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	3,65
5A	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	1,77
5B	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	1,41
5C	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	1,88
5D	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Radio, Drenaggio	7,37
5E	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	1,53
6A	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Radio, Drenaggio	13,54
6B	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	14,25
6C	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Radio, Drenaggio	1,90
7A	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Radio, Drenaggio	3,47
7B	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Radio, Drenaggio	7,98
7C	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Radio, Drenaggio	10,38
7D	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	10,99
8A	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	4,64
8B	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	3,67
9	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Drenaggio	2,64
10	Stazioni Emergenza, Erogazione Idrica, Illuminazione Evacuazione, Radio	5,61
By-pass Monte Mario	Adeguamento by-pass	0,44
<b>Totale interventi di adeguamento al D.Lgs 264/06 ed al D.P.R. 151/11</b>		<b>167,00</b>
<i>Interventi atti ad elevare ulteriormente i livelli di sicurezza</i>		<i>12,00</i>
<i>Misure compensative di cui alla circolare n. 8204 della Commissione Permanente Gallerie</i>		<i>8,16</i>
<b>TOTALE</b>		<b>187,16</b>

In relazione al lotto 10 (A27), non appartenente alla rete TERN, si vuole precisare che la progettazione degli interventi, in coerenza di una logica di rete, è stata sviluppata in modo tale da assicurare la completa compliance al quadro normativo cogente, con particolare attenzione agli aspetti antincendio, come definito dal D.P.R. 151/11 e dalle successive circolari esplicative.

In particolare, il D.P.R. 151/11 inquadra le gallerie con lunghezza superiore a 500 m, anche non ricadenti in rete TERN, come attività n.80 di cui all'allegato I del D.P.R. stesso e pertanto obbligatoriamente soggette sia ai controlli di prevenzione incendi che all'ottenimento del titolo

autorizzativo ai fini della messa in esercizio così come definito dal D.M. del 7/8/2012. L'ottenimento di tale titolo autorizzativo comporta quindi l'adeguamento delle dotazioni presenti in galleria. L'importo degli interventi atti ad elevare ulteriormente i livelli di sicurezza nonché le misure compensative di cui alla circolare n. 8204 della Commissione Permanente Gallerie saranno sottoposte ad approvazione da parte del Concedente.

## **Interventi ultimati**

### **Progettazione generale**

Codici Sivca: Vari

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

### **Intervento 2005-1 Appalto integrato**

Codici Sivca: VARI

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 05/07/2005 prot. n.5483

Ultimato il 16/05/2007, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 24/11/2009

### **Intervento 2005-2 Appalto integrato**

Codici Sivca: VARI

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 05/07/2005 prot. n.5482

Ultimato il 02/10/2009, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 14/11/2011

### **Intervento 2005-3**

002 - 001 - A027 - 01 - D052 - 01

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 05/07/2005 prot. n.2480

Ultimato il 13/12/2006, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 20/01/2011

### **Intervento 2006-1a**

002 - 001 - A023 - 02 - D049 - 01

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 09/01/2006 prot. n.720

Ultimato il 19/09/2007, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 15/05/2009

### **Intervento 2006-1b**

002 - 001 - A023 - 02 - D049 - 02

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 09/01/2006 prot. n.729

Ultimato il 30/10/2007, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 26/03/2009

### **Intervento 2006-2 appalto integrato**

Codici sivca: VARI



**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO**

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 05/09/2005 prot. n.6326

Ultimato il 03/07/2008, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 09/07/2009

**Intervento 2006-3 appalto integrato**

Codici sivca: VARI

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO**

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 05/09/2005 prot. n.6820

Ultimato il 09/05/2008, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 27/10/2009

**Intervento 2006-4 appalto integrato**

Codici sivca: VARI

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO**

Intervento ultimato

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 31/01/2006 prot. n.6230

Ultimato il 01/07/2009, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 05/04/2011

**Intervento 2007-1**

002 - 001 - A012 - 01 - D024 - 02

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO**

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 30/03/2006 prot. n.28426

Ultimato il 23/05/2012, collaudo in corso

**Intervento 2007-2**

Codici sivca: VARI

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO**

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 30/03/2006 prot. n.28128

Ultimato il 22/04/2011, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 22/09/2017

**Intervento 2007-3**

002 - 001 - A023 - 02 - D049 - 04

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO**

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 05/07/2006 prot. n.67685

Ultimato il 05/10/2011,

certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 12/07/2018

**Intervento 2007-4**

Codici sivca: VARI

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO**

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 05/07/2006 prot. n.67685

In corso collaudo

**Intervento 2007-5**

Codici sivca: VARI

**Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO**

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 05/07/2006 prot. n.67683

In corso collaudo

#### **Intervento 2007-6**

002 - 001 - A012 - 01 - D024 - 01

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 05/07/2006 prot. n.67683

Ultimato il 24/10/2017, in corso collaudo

#### **Intervento 2007-7**

Codici sivca: VARI

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 19/06/2007 prot. n.77104

Ultimato il 17/05/2010 certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 03/05/2012

#### **Intervento 2008-1 Monte Castelletto**

002 - 001 - A012 - 01 - D024 - 03

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 16/02/2007 prot. n.21766

Completato il 17/07/2016, in corso collaudo

#### **Intervento 2008-2 Pontebba – Tarvisio**

002 - 001 - A023 - 02 - D049 - 03

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 16/02/2007 prot. n.21777

Ultimato il 29/03/2011; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 18/10/2012

#### **Intervento 2008-3 Massino Visconti**

002 - 001 - A026 - 02 - D057 - 01

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 16/02/2007 prot. n.21790

Ultimato il 26/10/2012,

certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 29/04/2019

#### **Intervento 2008-4 Gallerie 3 corsie**

Codici sivca: VARI

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 19/06/2007 prot. n.77184

Ultimato il 10/09/2015, in corso collaudo

#### **Intervento 2008-5**

Codici sivca: VARI

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 19/09/2008 prot. n.123443

Ultimato il 04/10/2011, in corso collaudo

**Intervento 2009-1 Alta densità di gallerie**

Codici sivca: VARI

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 19/09/2008 prot. n.123331

Completato il 26/08/2016,

certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 24/11/2017

**Intervento 2009-2 Alta densità di gallerie**

Codici sivca: VARI

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 19/09/2008 prot. n.123133

Completato il 13/05/2016, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 01/08/2019

**Intervento Galleria Casarsa**

002 - 001 - A001 - 02 - D001 - 01

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 06/02/2007 prot. n.16741

Ultimato il 14/12/2007, non soggetto a collaudo tecnico amministrativo

**Intervento Galleria Torre Faraggiana**

002 - 001 - A010 - 01 - D021 - 01

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 06/02/2007 prot. n.16745

Ultimato il 28/12/2007, non soggetto a collaudo tecnico amministrativo

**Intervento Galleria P.to S. Giorgio**

002 - 001 - A014 - 02 - D029 - 15

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 29/08/2014 prot. n.7854

Ultimato il 14/08/2015, non soggetto a collaudo tecnico amministrativo

**Intervento Lotto 2B**

002 - 001 - A001 - 04 - D008 - 15

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 18/11/2016 prot. n.19367

Ultimato il 10/09/2018, non soggetto a collaudo tecnico amministrativo

**Intervento Lotto 2C**

002 - 001 - A001 - 02 - D001 - 19

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 28/12/2016 prot. n.21845

Ultimato il 21/05/2019, in corso collaudo

**Intervento Lotto 6C**

002 - 001 - A014 - 02 - D029 - 16

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 28/12/2016 prot. n.21844

Ultimato 27/12/2019, in corso collaudo

#### **Intervento Lotto 7A**

002 - 001 - A012 - 01 - D024 - 18

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 29/11/2016 prot. n.20111

Ultimato 11/07/2019

### **Interventi in corso, in affidamento o in approvazione**

#### **Intervento Lotto 1A**

002 - 001 - A010 - 01 - D021 - 17

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 06/02/2017 prot. n.2090

#### **Intervento Lotto 1B**

002-001-A010-01-D021-18

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 23/02/2017 prot. n.5135

#### **Intervento Lotto 1C**

002-001-A010-01-D021-19

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 23/02/2017 prot. n.5145

#### **Intervento Lotto 1D**

002-001-A010-01-D021-21

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 28/04/2017 prot. n.7443

#### **Intervento Lotto 1E**

002-001-A010-01-D021-20

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 06/02/2017 prot. n.2093

#### **Intervento Lotto 2A**

002-001-A001-02-D001-17

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 06/02/2017 prot. n.2091

#### **Intervento Lotto 3A**

002-001-A023-02-D049-21

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 10/07/2017 prot. n.12473

**Intervento Lotto 3B**

002-001-A023-02-D049-19

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 02/05/2017 prot. n.7514

**Intervento Lotto 3C**

002-001-A023-02-D049-20

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

Approvato MIT il 02/05/2017 prot. n.7519

**Intervento Lotto 4A**

002-001-A007-02-D013-15

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

Approvato MIT il 31/08/2017 prot. n.15420

**Intervento Lotto 4B**

002-001-A026-01-D051-16

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

Approvato MIT il 06/06/2017 prot. n.10283

**Intervento Lotto 4C**

002-001-A026-01-D051-15

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 06/06/2017 prot. n.10284

**Intervento Lotto 5A**

002-001-A026-02-D051-17

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 05/07/2017 prot. n.12246

**Intervento Lotto 5B**

002-001-A026-02-D057-17

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 05/07/2017 prot. n.12240

**Intervento Lotto 5C**

002-001-A026-02-D057-18

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

Approvato MIT il 31/08/2017 prot. n.15418

**Intervento Lotto 5D**

002-001-A026-02-D057-16

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 30/11/2017 prot. n.21826

**Intervento Lotto 5E**

002-001-D008-01-D055-15

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 31/08/2017 prot. n.15419

**Intervento Lotto 6A**

002-001-A014-02-D029-17

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 10/04/2017 prot. n.6488

**Intervento Lotto 6B**

002-001-A014-02-D029-18

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 10/04/2017 prot. n.6490

**Intervento Lotto 7B**

002-001-A012-01-D024-19

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

Approvato MIT il 30/11/2017 prot. n.21821

**Intervento Lotto 7C**

002-001-A012-01-D024-20

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 01/09/2017 prot. n.15522

**Intervento Lotto 7D**

002-001-A012-01-D024-21

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

Approvato MIT il 30/11/2017 prot. n.21824

**Intervento Lotto 8A**

002-001-A016-01-D048-15

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 06/06/2017 prot. n.10299

**Intervento Lotto 8B**

002-001-A030-01-D054-15

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

Approvato MIT il 14/06/2017 prot. n.11051

**Intervento Lotto 9**

002-001-A009-01-D018-15

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato MIT il 07/06/2017 prot. n.10295

### **Intervento Lotto 10**

Codice Sivca: non assegnato

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

Approvato MIT il 12/03/2018 prot. n. 5276

Anche se le gallerie del lotto non ricadono in ambito legislativo del Dlgs 264/2006 la progettazione degli interventi da eseguire è stata sviluppata in modo tale da assicurare la completa compliance al quadro normativo cogente, con particolare attenzione agli aspetti antincendio, come definito dal D.P.R. 151/11 e dalle successive circolari esplicative

### **Adeguamento by-pass Monte Mario**

**Intervento in corso**

<b>Interventi</b>	<b>Importo (€/mln)</b>
<b>Piano Sicurezza Gallerie Fase I</b>	<b>157</b>
<b>Piano Sicurezza Gallerie Fase II</b>	<b>187</b>
<b>TOTALE</b>	<b>344</b>

## Investimenti remunerati ai sensi della delibera CIPE N. 39 del 15/06/2007

### Art.2 Comma 2 lettera E.1.1 - Investimenti remunerati ai sensi della delibera CIPE N. 39 del 15/06/2007

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART):

- OPERE IN CORSO      208,3 €/mln
- NUOVE OPERE        687,6 €/mln

L'intervento prevede la realizzazione di barriere antirumore lungo la rete autostradale di Autostrade per l'Italia, in attuazione della Legge Quadro 447/95 in materia di inquinamento acustico e dei successivi Decreti attuativi (D.M. 29.11.2000 e D.P.R. 142/2004) che fissano il completamento del Piano entro il 2022. A riguardo è in atto la definizione della proposta di modifica del decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare del 29 novembre 2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei Piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore" che potrebbe prorogare il termine di ultimazione al 2026.

Gli interventi di cui sopra sono ricompresi nel Piano di Risanamento Acustico Nazionale (PRA) che Aspi ha consegnato a tutti gli enti interessati (706 Comuni, 14 Regioni e Ministero dell'Ambiente) entro i termini stabiliti dalla Legge.

Il PRA copre tutta le rete gestita da Autostrade per l'Italia ed è stato suddiviso in macrointerventi operativi contigui organizzati secondo una graduatoria nazionale, sulla base dell'indice di priorità acustica definito dall'allegato 1 al DM 29/11/2000.

Gli interventi previsti nel Piano Finanziario all' art.2 comma 2 lettere C ed E, riguardano le sole barriere antirumore che ricadono su tratti autostradali esistenti e non soggetti ad ampliamenti già realizzati, in realizzazione o previsti nell'Art. 15 della C.U.

L'importo all' art.2 comma 2 lettere C ed E valorizzato in Piano Finanziario è stato confermato ad aprile 2009 dal Concedente con approvazione della rimodulazione del piano operativo degli investimenti di bonifica acustica con sola redistribuzione degli importi annuali (D.A. 58511 del 20/04/2009).

L'importo all'art 2.2 lettera E voce "Nuove Iniziative" del Piano Finanziario, stimato sulla base dei dati resi disponibili dallo sviluppo, nel 2007, del Piano di Risanamento Acustico Nazionale, dovrà essere confermato o adeguato in accordo ai progetti approvati dal Concedente.

Sono stati ricompresi all'interno del Piano di bonifica acustica anche gli interventi la cui realizzazione era originariamente prevista nell'ambito dei potenziamenti in sede di cui all'art.15 della Convenzione Unica 2007 e che sono stati stralciati per effetto di quanto previsto all'art. 12 del III atto aggiuntivo della Convenzione Unica.

Nel seguito vengono riportati gli interventi di cui all'art.2 comma 2 lettera E, suddivisi per stato di attuazione. Sono ricompresi gli interventi di bonifica acustica relativi al tratto Barberino di Mugello – Firenze Nord, stralciato dal programma di potenziamento, e ricompreso nel P.R.A in ragione delle variare condizioni al contorno relative ai ricettori presenti.

Tra questi interventi è stato inserito anche il risanamento acustico del tratto autostradale della A11 tra le km 36+660 e 38+111 in località Monsummano che, sebbene approvato nell'ambito del progetto di



ampliamento della A11 Firenze-Pistoia, viene inserito nell'ambito del Macrointervento 198-199. Dal momento che è venuta meno la necessità di realizzare l'ampliamento alla terza corsia della A11 tra Pistoia e Montecatini, si prevede di realizzare l'intervento di installazione delle barriere antirumore sull'attuale sedime autostradale, in luogo della prevista loro realizzazione sul tratto ampliato.

Analogamente è stato inserito anche il risanamento acustico del tratto autostradale della A12 tra le km 27+900-41+062 dal momento che è venuta meno la necessità di realizzare l'ampliamento alla terza corsia tra gli svincoli di Cerveteri e Santa Marinella.

Gli importi riportati non tengono conto degli effetti dei ricorsi in essere avversi alle determinazioni MIT in tema di ribassi ed approvazione delle perizie.

Gli importi riportati tengono conto delle stime relative agli interventi diretti al recettore i quali dovranno comunque essere confermati o adeguati in accordo agli specifici progetti che saranno approvati dal Concedente.

## **Interventi ultimati**

### **Intervento di Barberino di Mugello (MI 118)**

**002 - 001 - A001 - 03 - E002-01**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 5/01/2012 prot. n. CDG 0002107-P

Ultimato il 12/12/2012

### **Intervento di Capua - Casagiove - S.M. Capua Vetere (MI 163)**

**002 - 001 - A001 - 05 - C037-04**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 21/12/2010 prot. n. CDG-0178227-P

Ultimato il 14/06/2012, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 20/04/2017

### **Intervento di Casalecchio di Reno (MI 115)**

**002 - 001 - A001 – 02 - E001-02**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 29/09/2009 prot. n. CDG-0136870-P

Ultimato il 30/03/2011, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 18/04/2013

### **Intervento di Castelletto Sopra Ticino (MI 32)**

**002 - 001 - D008 - 01 - E026-01**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 30/04/2012 prot. n. CDG-0059865

Ultimato l' 8/05/2013

### **Intervento di Conegliano (MI 294)**

**002 - 001 - A027 - 01 - C212-03**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 29/09/2009. prot. n. CDG-0136756

Ultimato il 10/06/2010

**Intervento di Crespellano (MI 113-114)**

**002 - 001 - A001 - 01 - C023-03**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 24/06/2009 prot. n. CDG-0094971

Ultimato il 14/07/2010, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 18/04/2014

**Intervento di Ferentino K (MI 148)**

**002 - 001 - A001 - 05 - C037-02**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 28/01/2010 prot. n. CDG-0012981

Ultimato, il certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Milano, Baranzate, Arese (MI 50)**

**002 - 001 - A004 - 02 - E006-03**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA-MIT) il 01/08/2012 prot. n. CDG-0108136-P

Ultimato il 15/12/2014, il certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Baschi – Orvieto (MI 134)**

**002 - 001 - A001 - 03 - E002-02**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 4/01/2012 prot. n. CDG-0001529-P

Ultimato il 30/12/2015, il certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Castellanza, Legnano (MI 41)**

**002 - 001 - A008 - 01 - E008-01**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 01/08/2012 prot. n. CDG-0107961

Ultimato il 29/08/2014, il certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Lavagna (MI 65)**

**002 - 001 - A012 - 01 - C110-04**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 10/12/2009 prot. n. CDG-0180474

Ultimato il 26/01/2011, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Sampierdarena II (MI 9 – SAMPIERDARENA II)**

**002 - 001 - A007 - 02 - C070-07**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 17/09/2010 prot. n. CDG-0129363

Ultimato il 2/05/2012

**Intervento di Tavagnacco (MI 275)**

**002 - 001 - A023 - 02 - C191-02**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 29/09/2009 prot. n. CDG-0136689-P

Ultimato il 20/07/2010, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Termoli (MI 210)**

**002 - 001 - A014 - 03 - E019-01**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 15/09/2011 prot. n. CDG-0124969

Ultimato il 13/12/2012, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Vasto (MI 213)**

**002 - 001 - A014 - 03 - E019-02**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 13/09/2011 prot. n. CDG-0124168-P

Ultimato il 16/01/2013, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Rocca Grimalda (MI 26)**

**002 - 001 - A026 - 01 - C205-03**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 21/12/2010 prot. n. CDG-0178396

Ultimato il 4/4/2013, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Roncadelle (MI 61)**

**002 - 001 - A004 - 02 - E006-01**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 13/09/2011 prot. n. CDG-0124169-P

Ultimato il 3/06/2013, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 28/09/2018

**Intervento di Grassobbio - Seriate – Bagnatica (MI 54)**

**002 - 001 - A004 - 02 - E006-02**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 05/01/2012 prot. n. CDG-0001803-P

Ultimato il 21/02/2014, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Pieve Fissiraga (MI 93)**

**002 - 001 - A001 - 01 - E003-01**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 17/05/2013 prot. n. 0004468-P

Ultimato il 11/05/2014

**Intervento di Piacenza (MI 96)**

**002 - 001 - A001 - 01 - E003-02**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 17/05/2013 prot. n. 0004460-P

Ultimato il 09/01/2014, certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 10/10/2018

**Intervento di San Donato Milanese (MI 91)**

**002 - 001 - A001 - 01 - E003-03**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 17/05/2013 prot. n. 0004467-P

Ultimato il 20/05/2014, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Gallarate (MI 38)**

**SIVCA 002 - 001 - A008 - 01 - E008 - 02**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 17/05/2013 prot. n. 0004471-P

Ultimato il 10/02/2015

**Intervento di Mogliano Veneto (MI 284)**

**SIVCA 002 - 001 - A027 - 01 - E024 - 01**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 06/06/2013 prot. n. 0005052-P

Ultimato il 15/05/2014, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Pofi e Ceprano (MI 152-153)**

**SIVCA 002 - 001 - A001 - 05 - E004 - 01**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 20/03/2014 prot. n. 0002706

Ultimato il 18/01/2016, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Frosinone, Ceccano e Arnara (MI 149-150-151)**

**SIVCA 002 - 001 - A001 - 05 - E004 - 02**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 16/04/2014 prot. n. 0003543

Ultimato il 13/03/2016, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Pignataro Maggiore (MI 162)**

**SIVCA 002 - 001 - A001 - 05 - E004 - 03**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 16/04/2014 prot. n. 0003539

Ultimato il 12/02/2015, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Monselice (MI 81)**

**SIVCA 002 - 001 - A013 - 01 - E014 - 01**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 24/06/2014 prot. n. 0005628

Ultimato il 19/02/2015

**Corridoio A1 (Napoli, Casoria, Afragola) (MI 165-166-167)**

**SIVCA 002 - 001 - A001 - 05 - E004 - 04**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 23/09/2014 prot. n. 0008487

Ultimato il 01/10/2016, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Corridoio A8 (Jerago con Orago, Solbiate Arno) (MI 35-36)**

**SIVCA 002 - 001 - A008 - 01- E008 - 03**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 09/12/2014 prot. n. 0010694

Ultimato il 06/10/2016, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Corridoio A14 (San Benedetto del Tronto, Massignano, Campofilone) (MI 229-231-232-233)**

**SIVCA 002 - 001 - A014 - 02- E015 - 02**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 04/03/2015 prot. n. 0002033

Ultimato il 16/11/2017, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Corridoio A10 I° stralcio MI 6-8-9 (Genova e Arenzano) (MI 6-8-9)**

**SIVCA 002 - 001 - A010 - 01 - E010-02**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 05/01/2012 prot. n. CDG-0001945-P

Ultimato il 22/06/2018, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Corridoio A10 II° stralcio MI 3-4 (Varazze) (MI 3-4)**

**SIVCA 002 - 001 - A010 - 01 - E010-01**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 02/01/2012 prot. n. CDG-0000084-P

Ultimato il 15/07/2018, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Corridoio A12 II stralcio MI 64-65 (Zoagli) (MI 64-65)**

**SIVCA 002 - 001 - A012 - 01 - E012-02**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 05/01/2012 prot. n. CDG-0001894-P

Ultimato il 22/06/2018, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Gioia del Colle – Foggia (MI 208)**

**SIVCA 002 - 001 - A014 - 05 - E017-01**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 27/11/2012 prot. n. 0001645

Ultimato il 24/06/2019, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Roma, Frascati (MI 193)**

**SIVCA 002 - 001 - A001- 05 - E004 - 05**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 30/12/2015 prot. n. 0014304

Ultimato il 01/04/2019, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Intervento di Termoli, Campomarino (MI 209)**

**SIVCA 002 - 001 - A014- 04 - E018 - 01**

[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 24/02/2016 prot. n. 0002975

Ultimato il 01/12/2018, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Corridoio A12 I stralcio MI 62-63 (Bogliasco) (MI 62-63)****SIVCA 002 - 001 - A012 - 01 - E012-01**[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 02/01/2012. prot. n. CDG-0000091-P

Ultimato il 22/08/2019, certificato di collaudo tecnico-amministrativo ancora non rilasciato

**Interventi in corso o in affidamento****Intervento di Magliano Sabina, Civita Castellana e Fiano Romano (MI 137)****SIVCA 002 - 001 - A001- 03 - E002 - 03**[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 01/10/2015 prot. n. 0010096

**Intervento di Altopascio (MI 202-203-204)****SIVCA 002 - 001 - A011 - 01 - E011- 01**[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 15/12/2015 prot. n. 0013703

**Intervento di Genova, Busalla (MI 10-13-14)****SIVCA 002 - 001 - A007- 02 - E007 - 01**[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 15/12/2015 prot. n. 0013699

**Intervento di Fabro, Ficulle, Orvieto (MI 133)****SIVCA 002 - 001 - A001- 03 - E002 - 04**[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 30/12/2015 prot. n. 0014305

**Intervento di Roseto degli Abruzzi (MI 223)****SIVCA 002 - 001 - A014- 02 - E015 - 03**[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 30/12/2015 prot. n. 0014306

**Intervento di Malborghetto Valbruna (MI 280)****SIVCA 002 - 001 - A023- 02 - E021 - 01**[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – NUOVE OPERE](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 31/07/2017 prot. n. 0014083

**Intervento di Campogalliano (MI 108)****SIVCA 002 - 001 - A001- 01 - E003 - 04**[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 31/07/2017 prot. n. 0014094

**Intervento di Porcari, Capannori (MI 204-205-206-207)****SIVCA 002 - 001 - A011- 01 - E011 - 02**[Classificazione \(ai fini dell'applicazione delibera ART\) – OPERE IN CORSO](#)

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 24/02/2016 prot. n. 0002985

**Intervento di Capodrise (MI 165)**

**SIVCA 002 - 001 - A001 - 05 - E004 - 07**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – OPERE IN CORSO

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 14/12/2015 prot. n. 0013670

**Intervento di Forlì, Bertinoro (MI 268-269)****SIVCA 002 - 001 - A014- 01 - E016 - 01**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

Approvato ANAS S.p.A. (SVCA – MIT) il 23/10/2019 prot. n. 0025409

**Interventi in approvazione Enti, in progettazione e da avviare<sup>1</sup>**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) – NUOVE OPERE

Graduatoria nazionale	Regione	Comuni interessati	Numero di Sotto Macro intervento	Autos trada	Limiti di tratta autostradale	Importo (€/mgl) [*]	Stato di avanzamento	Note
37	Emilia Romagna	Fontanellato	101	A1	93+350 - 97+800	10.725	IN APPROVAZIONE ENTI	
44	Emilia Romagna	Pontenure, Piacenza	96.B	A1	58+118 - 64+000	19.073	IN PROGETTAZIONE	
46	Emilia Romagna	Alseno, Fiorenzuola D'Arda, Cadeo, Fiorenzuola d'Arda	98	A1	70+700 - 79+450	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 96.B
52	Emilia Romagna	Reggio nell'Emilia	106.A	A1	134+800 - 144+519	14.939	IN APPROVAZIONE ENTI	
52	Emilia Romagna	Correggio, Reggio Nell'Emilia	106.B	A1	144+519 - 145+700	8.060	IN PROGETTAZIONE	
56	Emilia Romagna	Rubiera, San Martino In Rio, Correggio, San Martino in Rio	107	A1	145+700 - 152+500	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 106.B
66	Veneto	Due Carrare, Pernumia, Monselice	82	A13	90+400 - 97+020	6.210	IN PROGETTAZIONE	
70	Toscana	Barberino Di Mugello, Calenzano, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino	118.B	A1	261+503 - 281+000	12.000	IN PROGETTAZIONE	
71	Lazio	Valmontone, Labico	144	A1	579+600 - 586+100	7.486	IN APPROVAZIONE ENTI	
76	Emilia Romagna	Parma, Sorbolo	103	A1	107+300 - 116+700	12.288	IN APPROVAZIONE ENTI	
79	Emilia Romagna	Fontanellato, Soragna, Fidenza	100	A1	87+600 - 93+350	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 101
80	Toscana	Pieve A Nievole, Monsummano Terme, Serravalle Pistoiese, Pieve a Nievole	199.A	A11	32+700 - 38+800	19.300	IN APPROVAZIONE ENTI	
81	Emilia Romagna	Parma, Fontevivo, Fontanellato	102	A1	97+800 - 107+300	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 101
82	Lazio	Anagni, Paliano, Colferro, Valmontone	146	A1	587+900 - 605+200	18.932	IN APPROVAZIONE ENTI	
86	Emilia Romagna	Fidenza, Busseto, Alseno	99	A1	79+450 - 87+600	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 96.B
109	Lazio	Anagni, Ferentino	147	A1	605+200 - 615+400	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 146

<sup>1</sup> La classificazione degli interventi riportata nel presente capitolo è da ritenersi indicativa, in quanto basata su una programmazione teorica che potrà essere soggetta a variazioni, in relazione alle effettive tempistiche di approvazione degli Enti di competenza, finalizzate al rispetto delle previsioni di spesa indicate nel Piano finanziario.

Graduatoria nazionale	Regione	Comuni interessati	Numero di Sotto Macro intervento	Autos trada	Limiti di tratta autostradale	Importo (€/mgl) [*]	Stato di avanzamento	Note
114	Toscana	Serravalle Pistoiese, Pistoia	198	A11	27+700 - 32+700	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 199
120	Piemonte	Belforte Monferrato, Ovada	24	A26	24+000 - 28+900	6.123	IN PROGETTAZIONE	
124	Lombardia	Cavaria Con Premezzo, Gallarate, Cavaria con Premezzo, Oggiona con Santo Stefano, Cassano Magnago	37	A8	31+050 - 33+600	3.147	IN PROGETTAZIONE	
126	Marche	San Benedetto del Tronto	228	A14	304+900 - 312+500	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 227
128	Lazio	Piedimonte San Germano, Aquino	157	A1	663+200 - 665+730	20.372	IN PROGETTAZIONE	
129	Liguria	Mele, Masone	22.A	A10	7+750 - 15+500	5.499	IN PROGETTAZIONE	
130	Emilia Romagna	Campegine, Gattatico, Parma	104.A	A1	116+700 - 124+510	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 103
130	Emilia Romagna	Campegine	104.B	A1	124+510 - 125+500	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 106.A
132	Lombardia	Legnano, Cerro Maggiore, Uboldo, Lainate, Origgio, Nerviano	42.A	A8	10+730 - 16+700	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 37
133	Emilia Romagna	Cadeo, Pontenure	97	A1	64+000 - 70+700	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 96.B
135	Lazio	Frascati	192	A1dir S	10+200 - 13+500	38.575	IN PROGETTAZIONE	
137	Emilia Romagna	Campegine	105.A	A1	125+400 - 128+271	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 106.A
137	Emilia Romagna	Reggio Nell'Emilia	105.B	A1	128+271 - 130+580	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 106.A
137	Emilia Romagna	Reggio Nell'Emilia, Campegine, Reggio nell'Emilia	105.C	A1	130+580 - 134+800	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 106.A
138	Emilia Romagna	Solarolo	67	A14 A14dir Ra	58+500 - 59+300 0+000 - 0+400	11.057	IN PROGETTAZIONE	
139	Campania	Napoli	168	A1	757+900 - fine	4.006	IN APPROVAZIONE ENTI	
140	Lazio	Frosinone, Ferentino, Supino, Ceccano	148.A	A1	615+400 - 624+350	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 146
141	Veneto	Rovigo, Villamarzana, Frassinelle Polesine, Fiesso Umbertino, Occhiobello, Costa di Rovigo	79	A13	47+500 - 72+300	9.027	IN PROGETTAZIONE	
142	Lombardia	Guardamiglio, San Rocco Al Porto, Somaglia	95	A1	46+600 - 55+000	7.136	IN APPROVAZIONE ENTI	
146	Lazio	Cassino	159	A1	670+300 - 673+500	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 157
148	Lombardia	Somaglia, Senna Lodigiana, Ospedaletto Lodigiano, Livraga, Brembio	94	A1	34+000 - 46+600	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 95
149	Lazio	Frascati, Monte Porzio Catone, Monte Compatri, Roma	191	A1dir S	6+300 - 10+450	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 192



Graduatoria nazionale	Regione	Comuni interessati	Numero di Sotto Macro intervento	Autos trada	Limiti di tratta autostradale	Importo (€/mgl) [*]	Stato di avanzamento	Note
153	Piemonte	San Salvatore Monferrato, Castelletto Monferrato, Casale Monferrato, Alessandria	30	A26	63+800 - 76+900	9.447	IN PROGETTAZIONE	
154	Lazio	Conca Della Campania, Mignano Monte Lungo, Conca della Campania	161	A1	670+300 - 673+500	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 157
158	Lazio	Castrocielo, Roccasecca	155	A1	653+900 - 658+400	9.456	IN PROGETTAZIONE	
160	Lazio	Zagarolo, San Cesareo	141	A1	568+350 - 573+900	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 192
162	Emilia Romagna	Bologna, Zola Predosa	90	A14	0+100 - 6+800	34.185	IN APPROVAZIONE ENTI	
163	Liguria	Busalla, Ronco Scrivia	15	A7	106+330 - 110+350	12.581	IN PROGETTAZIONE	
165	Veneto	Mareno Di Piave	291	A27	36+850 - 39+700	12.066	IN PROGETTAZIONE	
166	Piemonte	Arquata Scrivia, Serravalle Scrivia, Stazzano, Vignole Borbera	20	A7	85+000 - 94+000	8.636	IN PROGETTAZIONE	
167	Veneto	Pozzonovo, Monselice, Solesino, Stanghella, Boara Pisani, Vescovana	80	A13	72+300 - 85+360	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 79
172	Lazio	Monte Compatri, Colonna, San Cesareo, Roma	190	A1dir S	2+520 - 7+250	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 192
174	Lazio	Roma, Riano	283.B	A1dir N	19+469 - 23+000	625	IN PROGETTAZIONE	
177	Veneto	Noventa Padovana, Padova, Vigonza, Saonara	85.A	A13	112+780 - 118+700	9.552	IN APPROVAZIONE ENTI	
178	Lazio	Roccasecca, Colfelice, Ceprano, Arce	154.A	A1	644+700 - 653+900	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 155
184	Piemonte	Serravalle Scrivia, Serravalle scrivia	21	A7	Inizio - 85+850	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 20
185	Emilia Romagna	Faenza, Solarolo	273	A14	59+300 - 64+200	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 67
186	Liguria	Isola del Cantone	18	A7	99+450 - 10+750	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 15
187	Emilia Romagna	Bologna	89.A	A14 A14C AS	7+300 - 9+100 1+000 - 5+600	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 90
188	Campania	Nola, Saviano	177	A16 A30	16+150 - 17+000 20+150 - 23+350	24.397	IN PROGETTAZIONE	
190	Lombardia	Gallarate, Cassano Magnago	39	A8	26+900 - 29+750	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 37
191	Lazio	San Cesareo, Rocca Priora	189	A1	462+500 - 487+700	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 192
192	Lazio	Zagarolo, Galliciano nel Lazio	140	A1	568+350 - 572+330	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 192
197	Piemonte	Alessandria, Castellazzo Bormida, Predosa	29	A26	48+400 - 63+800	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 30
200	Campania	Nola	178	A30	23+350 - 26+400	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in macro 177
201	Lazio	Cassino, Villa Santa Lucia, Piedimonte San Germano	158.A	A1	670+300 - 673+500	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 157

Graduatoria nazionale	Regione	Comuni interessati	Numero di Sotto Macro intervento	Autos trada	Limiti di tratta autostradale	Importo (€/mgl) [*]	Stato di avanzamento	Note
202	Lazio	Sant'Angelo Romano, Mentana, Fiano, Monterotondo, Fiano Romano, Capena	138.A	A1	533+450 - 549+500	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 192
203	Piemonte	Casale Monferrato, Fontaneto D'Agogna, Ghemme, Gattinara, Caresana, Mirabello Monferrato, Vercelli, Santhià, Crova, Altri	31	A26 A4dir A26	76+900 - 153+500 0+000 - 30+900	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 30
206	Veneto	Padova, Legnaro, Ponte San Nicolò, Saonara	84	A13	105+550 - 112+780	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 85
208	Campania	Palma Campania, San Gennaro Vesuviano, Nola	179.A	A30	26+400 - 30+500	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in macro 177
211	Campania	Nola, Casamarciano	173	A16	16+600 - 20+350	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in macro 177
214	Emilia Romagna	Faenza	271	A14	68+600 - 69+400	8.380	IN PROGETTAZIONE	
215	Emilia Romagna	Gatteo, Savignano Sul Rubicone, Savignano sul Rubicone	262	A14	108+100 - 111+380	10.963	IN APPROVAZIONE ENTI	
216	Campania	Sarno, San Valentino Torio	181	A30	37+100 - 39+900	14.207	IN APPROVAZIONE ENTI	
217	Lazio	San Cesareo, Zagarolo	142	A1	572+330 - 575+800	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 192
219	Piemonte / Lombardia	Inverio, Paruzzaro, Cressa, Fontaneto D'Agogna, Castelletto Sopra Ticino, Borgo Ticino, Golasecca, Castelletto sopra Ticino, Gattico, Veruno, Comignago, Fontaneto d'Agogna, Bogogno, Borgomanero	32.A	A26 A8dir A26	153+500 - 169+000 13+600 - 24+000	4.816	IN APPROVAZIONE ENTI	
220	Friuli-Venezia Giulia	Pontebba, Dogna, Chiusaforte, Malborghetto Valbruna	279.A	A23	77+800 - 97+650	6.203	IN APPROVAZIONE ENTI	
221	Emilia Romagna	Faenza	272	A14	64+200 - 68+300	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 271
223	Abruzzo	Francoforte Al Mare, Chieti, San Giovanni Teatino, Cepagatti, Spoltore, Francoforte al Mare, Torrevicchia Teatina	217.A	A14	376+000 - 393+200	11.841	IN APPROVAZIONE ENTI	
224	Lazio	Cassino, San Vittore Del Lazio, Cervaro	160	A1	670+300 - 673+500	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 157
225	Veneto	Mareno Di Piave	290	A27	33+250 - 36+850	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 291
227	Lazio	Palestrina, San Cesareo, Labico, Rocca Priora	143.A	A1	575+800 - 576+900	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 192
227	Lazio	Palestrina, San Cesareo, Labico, Rocca Priora	143.B	A1	576+900 - 579+600	2.293	IN APPROVAZIONE ENTI	
228	Emilia Romagna	Rimini, San Mauro Pascoli	260.A	A14	116+100 - 116+500	8.243	IN APPROVAZIONE ENTI	
231	Campania	Striano, Sarno, Palma Campania	180	A30	30+500 - 37+100	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 181

Graduatoria nazionale	Regione	Comuni interessati	Numero di Sotto Macro intervento	Autos trada	Limiti di tratta autostradale	Importo (€/mgl) [*]	Stato di avanzamento	Note
233	Abruzzo	Alba Adriatica, Colonnella, Martinsicuro, Tortoreto	226	A14	315+250 - 321+850	17.614	IN APPROVAZIONE ENTI	
234	Campania	Castel San Giorgio, Nocera Inferiore, San Valentino Torio	182	A30	39+900 - 45+100	7.601	IN APPROVAZIONE ENTI	
235	Lazio	Galliciano Nel Lazio, Tivoli, Guidonia Montecelio, Sant'Angelo Romano, Fonte Nuova, Zagarolo, Galliciano nel Lazio, Roma, Mentana	139	A1 A24	549+500 - 568+350 Ramo ASPI barriera	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 192
236	Piemonte	Predosa, Tortona, Pozzolo Formigaro, Fresonara, Novi Ligure, Basaluzzo	28.A	A26 A7dir A26	44+100 - 48+400 0+000 - 17+500	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 30
237	Veneto	Villorba, Carbonera	287	A27	20+600 - 24+100	8.391	IN APPROVAZIONE ENTI	
239	Abruzzo	Tollo, San Vito Chietino, Ortona	215	A14	396+700 - 411+500	11.747	IN PROGETTAZIONE	
240	Campania	Monteforte Irpino, Mugnano Del Cardinale, Baiano, Sperone, Avella, Tufino, Casamarciano, Mugnano del Cardinale, Comiziano	174	A16	20+350 - 36+000	32.285	IN PROGETTAZIONE	
241	Campania	Manocalzati, Montefredane, Pietradefusi, Torre Le Nocelle, Montemiletto, Pratola Serra, Avellino, Mercogliano, Monteforte Irpino, Venticano	175	A16	36+000 - 70+100	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 174
245	Veneto	Spresiano, Villorba, Carbonera	288	A27	24+100 - 27+900	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 287
249	Emilia Romagna	San Mauro Pascoli, Savignano Sul Rubicone, Rimini, Savignano sul Rubicone	261.A	A14	111+380 - 116+100	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 260A
251	Emilia Romagna	Cesena, Bertinoro	267	A14	90+550 - 94+600	10.056	IN APPROVAZIONE ENTI	
253	Veneto	Silea, Casier, Casale Sul Sile, Mogliano Veneto	285	A27	3+450 - 12+450	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 287
254	Abruzzo	Miglianico	216	A14	393+200 - 396+700	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in macroint. 217
257	Campania	Castel San Giorgio, Nocera Inferiore, San Valentino Torio, Roccapiemonte	183	A30	39+900 - 45+000	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 182
260	Abruzzo	Martinsicuro	227	A14	312+200 - 315+600	11.514	IN PROGETTAZIONE	
261	Piemonte	Ovada, Belforte Monferrato, Tagliolo Monferrato	25	A26	28+900 - 32+900N	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 24
262	Veneto	Mareno Di Piave, Santa Lucia Di Piave, Spresiano	289.A	A27	27+900 - 33+250	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 291
263	Campania	Pomigliano D'Arco, Casalnuovo Di Napoli, Afragola, Pomigliano d'Arco, Casalnuovo di Napoli	170	A16	0+700 - 4+400	25.798	IN PROGETTAZIONE	

Graduatoria nazionale	Regione	Comuni interessati	Numero di Sotto Macro intervento	Autos trada	Limiti di tratta autostradale	Importo (€/mg)l) [*]	Stato di avanzamento	Note
264	Abruzzo	Roseto Degli Abruzzi, Notaresco, Morro D'Oro, Mosciano Sant'Angelo, Giulianova, Morro d'Oro, Roseto degli Abruzzi	224	A14	330+500 - 342+250	-	IN APPROVAZIONE ENTI	
265	Veneto	San Vendemiano, Mareno Di Piave	292	A27	39+700 - 42+900	6.387	IN PROGETTAZIONE	
266	Emilia Romagna	Gatteo, Cesenatico, Cervia, Cesena	263	A14	104+400 - 109+100	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 262
267	Marche	Fermo, Porto Sant'Elpidio	235.B	A14	271+273 - 274+000	3.687	IN PROGETTAZIONE	
268	Campania	San Vitaliano, Nola, Acerra, San Felice A Canello, Maddaloni, Scisciano, Marigliano, San Felice a Canello, San Marco Evangelista	169	A16A 30	11+880 - 16+1502+800 - 20+150	7.395	IN PROGETTAZIONE	
269	Liguria	Isola del Cantone	19	A7	94+000 - 99+450	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 15
271	Emilia Romagna	Cesena	266.A	A14	94+600 - 99+720	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 267
273	Emilia Romagna	Cervia, Cesena	264	A14	101+500 - 104+400	5.494	IN PROGETTAZIONE	
275	Abruzzo	Silvi	221	A14	357+150 - 360+900	19.222	IN PROGETTAZIONE	
276	Friuli-Venezia Giulia	Buja, Gemona del Friuli, Treppo Grande, Pagnacco, Tavagnacco, Colloredo di Monte Albano, Majano, Osoppo, Tricesimo	276	A23	26+000 - 46+300	12.122	IN PROGETTAZIONE	
277	Abruzzo	Città Sant'Angelo, Silvi	220	A14	360+900 - 363+950	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 221
278	Emilia Romagna	Cesena, Cervia	265	A14	99+720 - 102+400	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 264
279	Lazio	Fiumicino, Roma	297	A12R M	0+000 - 10+700	14.717	IN PROGETTAZIONE	
280	Abruzzo	Spoltore, Cappelle Sul Tavo, Montesilvano, Cappelle sul Tavo	218	A14	368+800 - 376+000	15.413	IN PROGETTAZIONE	
281	Abruzzo	Mosciano Sant'Angelo, Tortoreto, Giulianova, Alba Adriatica	225	A14	321+850 - 330+500	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 224
282	Campania	Pomigliano D'Arco, Brusciiano, Castello Di Cisterna, Pomigliano d'Arco, Castello di Cisterna, Sant'Anastasia	171	A16	4+400 - 8+650	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 170
283	Friuli-Venezia Giulia	Cavazzo Carnico, Osoppo, Amaro, Trasaghis	277.A	A23	46+300 - 66+300	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 276
284	Friuli-Venezia Giulia	Chiusaforte, Resiutta, Moggio Udinese, Amaro	278	A23	66+300 - 77+800	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 279
285	Piemonte	Nebbiuno, Mergozzo, Gravelona Toce, Verbania, Stresa, Brovello-Carpugnino, Massino Visconti, Baveno, Pisano, Meina, Inverio	33	A26	169+000 - 197+700	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 32.A

Graduatoria nazionale	Regione	Comuni interessati	Numero di Sotto Macro intervento	Autos trada	Limiti di tratta autostradale	Importo (€/mgl) [*]	Stato di avanzamento	Note
286	Campania	San Sossio Baronia, Flumeri, Grottaminarda, Mirabella Eclano, Bonito, Lacedonia, Scampitella, Vallata, Vallesaccarda, Trevico	176	A16	70+100 - 112+000	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 175
288	Abruzzo	Paglieta, Torino Di Sangro, Fossacesia, Rocca San Giovanni, San Vito Chietino, Torino di Sangro, Treglio	214	A14	411+500 - 424+900	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 215
289	Molise	Termoli	211.B	A14	472+300 - 474+000	9.516	IN PROGETTAZIONE	
290	Emilia Romagna	Russi, Ravenna, Bagnacavallo, Cotignola	88	A14di rRA	12+250 - 29+800	14.149	IN PROGETTAZIONE	
291	Campania	Marigliano, Somma Vesuviana, Brusciiano, Castello Di Cisterna	172	A16	8+650 - 11+880	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 171
292	Veneto	Conegliano, San Fior, San Vendemiano	293	A27	42+900 - 48+350	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in macroint. 292
293	Abruzzo	Città Sant'Angelo, Montesilvano	219	A14	363+950 - 368+800	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 218
294	Abruzzo	Silvi, Pineto	222	A14	351+250 - 357+150	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 221
295	Lazio	Fiumicino, Roma	298	A12RM	0+000 - 10+700	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 297
296	Veneto	Carbonera, San Biagio Di Callalta, Silea	286.A	A27	12+450 - 20+600	-	IN APPROVAZIONE ENTI	ricompreso in Macroint. 287
297	Emilia Romagna	Cotignola, Solarolo	87	A14di rRA	0+400 - 12+250	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 88
298	Molise , Abruzzo	Montenero Di Bisaccia, Vasto, San Salvo	212.A	A14	444+000 - 454+050	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 211
299	Lazio	Civitavecchia, Santa Marinella, Ladispoli, Cerveteri, Roma, Fiumicino, Tolfa, Tarquinia	299.A	A12RM	10+700 - 14+950 41+000 - 65+400	-	IN PROGETTAZIONE	ricompreso in Macroint. 297
299	Lazio	Civitavecchia, Santa Marinella, Ladispoli, Cerveteri, Roma, Fiumicino, Tolfa, Tarquinia	299.B	A12RM	14+950 - 41+000	622	IN PROGETTAZIONE	

Descrizione	Importi (€/mgl) [*]
Totale interventi ultimati	185.521
Totale interventi in corso	49.814
Totale interventi in corso di affidamento	9.590
Totale interventi in corso di approvazione da parte degli EE.LL.	240.777
Totale interventi in progettazione	414.799
Totale interventi da avviare	0
<b>Totale interventi art.2 comma 2 lettera E</b>	<b>900.489</b>
	<i>di cui Lavori</i>
	711.386
	<i>di cui Somme a disposizione</i>
	189.103

[\*] : Importi netti (ribasso effettivo per interventi ultimati/in corso, ribasso medio 30% per interventi in affidamento/in corso di approvazione/in progettazione/da avviare). I valori degli interventi che devono ancora essere approvati dalla Concedente sono da ritenersi indicativi e saranno corretti nell'ambito dei Progetti Esecutivi che saranno approvati dal Concedente.

## Interventi di cui all'art. 2 comma 2 lettera E.2) e E.3)

### Premessa

L'art. 15 della Convenzione Unica stabilisce l'impegno di Autostrade per l'Italia di sviluppare la progettazione preliminare del potenziamento delle tratte autostradali di seguito indicate, individuate sulla base delle previsioni di traffico e delle esigenze di garantire un adeguato livello di capacità e di servizio al 2020. L'art. 15 precisa inoltre che *“tale lista di priorità può essere modificata, sulla base dell'aggiornamento delle analisi e dei mutuati assetti infrastrutturali prevedibili, a cura del Concedente, con decreto del Ministro delle Infrastrutture”*.

Gli interventi individuati nella Convenzione Unica (2007) sono i seguenti:

- Ampliamento alla 4° corsia A14 Ravenna - Bologna San Lazzaro
- Ampliamento alla 3° corsia A11 Firenze - Pistoia
- Ampliamento alla 4° corsia A1 Milano Sud - Lodi
- Ampliamento alla 3° corsia A1 Incisa- Valdarno
- Ampliamento alla 4° corsia A1 San Cesareo - Colleferro
- Ampliamento alla 4° corsia A1 Colleferro - Frosinone
- Ampliamento alla 3° corsia A12 S.Marinella – Torrioni
- Ampliamento alla 3° corsia A13 Padova - Monselice
- Ampliamento alla 3° corsia A13 Ferrara - Bologna
- Ampliamento alla 4° corsia A1 Piacenza Sud - Parma
- Ampliamento alla 4° corsia A1 Parma - Reggio Emilia
- Ampliamento alla 4° corsia A1 Reggio Emilia - Modena
- Ampliamento alla 3° corsia A11 Pistoia - Montecatini
- Nodo ferro stradale di Casalecchio

L'importo previsto per le opere di cui sopra era stimato, nel predetto art. 15, in 5 miliardi di euro.

Autostrade per l'Italia ha elaborato i progetti preliminari di tutti gli interventi di cui sopra, trasmettendoli al Concedente per la relativa approvazione tra maggio e dicembre 2009.

Il Concedente in data 03.02.2011 ha approvato tutti i Progetti Preliminari presentati da Autostrade per l'Italia, richiedendo alla stessa, a termini del predetto art. 15, di sviluppare la progettazione definitiva e lo Studio di Impatto Ambientale.

Nel 2013 il valore dei progetti approvati ammontava a 4,1 Miliardi di Euro. Tale valore è composto dagli importi lordi dei progetti preliminari approvati dal Concedente con D.A. 16009 del 03/02/2011, ad eccezione del Nodo Stradale di Casalecchio, per il quale l'importo deriva dalla valorizzazione della sola parte stradale del progetto approvato dal CIPE l'11.07.2012.

Tra la fine del 2015 e i primi mesi del 2016 sono state condotte analisi integrate, approfondimenti trasportistici e valutazioni di competitività che hanno portato all'individuazione di un gruppo di interventi prioritari:

- Ampliamento alla 4° corsia A14 Ravenna – Bologna San Lazzaro
- Ampliamento alla 3° corsia A11 Firenze - Pistoia
- Ampliamento alla 4° corsia A1 Milano Sud - Lodi
- Ampliamento alla 3° corsia A1 Incisa- Valdarno
- Ampliamento alla 3° corsia dinamica A12 tratto Cerveteri - Torrioni
- Ampliamento alla 3° corsia A13 Padova - Monselice

- Ampliamento alla 3° corsia A13 Ferrara – Bologna

Il Concedente con nota del 29 Dicembre 2016 ha chiesto d'ASPI di accelerare il completamento delle progettazioni di tali interventi prioritari, ritenendo che gli stessi dovessero essere inseriti tra gli impegni convenzionali di ASPI in occasione del futuro aggiornamento del Piano Economico Finanziario.

A tali interventi si aggiunge l'investimento per il Nodo di Casalecchio per un **valore complessivo degli investimenti ex art. 15 prioritari di 2,4 miliardi di euro**.

Per gli interventi che ancora non hanno concluso l'iter approvativo i valori dei singoli interventi sono la più attuale previsione di spesa sulla base dei progetti oggi sottoposti agli iter approvativi di VIA, Conferenza di Servizi.

Resta inteso che i valori effettivi saranno quelli derivanti dai quadri economici dei progetti esecutivi approvati, che terranno conto anche delle eventuali prescrizioni derivanti dai suddetti iter autorizzativi.

Per rimanenti interventi (non ritenuti prioritari) elencati all'articolo 15 della Convenzione Unica **si è convenuto di provvedere al completamento delle procedure approvative necessarie per la realizzazione.**

Successivamente il Concedente, entro il 2024, potrà richiedere al Concessionario l'inserimento di uno o più degli interventi di cui sopra, per i quali si sia chiuso positivamente il procedimento approvativo, tra gli impegni di investimento, con conseguente modificazione del Piano finanziario

Più in particolare gli interventi interessati sono i seguenti:

- 4a corsia A1 Modena Nord-Piacenza Sud;
- 4a corsia A1 San Cesareo-Colleferro;
- 4a corsia A1 Colleferro-Frosinone;
- 3a corsia A11 Pistoia- Montecatini;
- 3a corsia A12 Torrimpietra-Santa Marinella (tratto Cerveteri-Santa Marinella)

Si riportano di seguito la cronologia e lo status degli interventi che vengono inseriti tra gli impegni di investimento della Concessionaria in questa sede.

## **Interventi originariamente individuati all'art.15 della Convenzione ed inseriti con il II Atto Aggiuntivo tra gli impegni di investimento**

### **Articolo 2 c.2. lettera E.2.1) Nodo stradale di Casalecchio stralcio nord**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

002 - 001 - A001 - 02 - Ø001 – 01

Relativamente al Nodo ferro-stradale di Casalecchio, l'ANAS è l'Ente attuatore dell'intero intervento (parte stradale e ferroviaria).

Tra Settembre 2008 e Maggio 2009 Autostrade per l'Italia ha sviluppato il Progetto Definitivo, che ha subito numerose revisioni, in ultimo quelle autorizzate da ANAS tra i mesi di Marzo ed Aprile 2012.

In data 11.07.2012 il CIPE ha approvato il progetto definitivo.

Conseguentemente ASPI ha predisposto il progetto definitivo per la parte "stradale", che ha necessitato di importanti rivisitazioni per gli aspetti funzionali, tecnici ed economici, in quanto reso indipendente dalla parte "ferroviaria", e in data 18/06/2013 lo ha inviato al Concedente e all'Anas.

Come richiesto da Anas in data 26/04/2013 Aspi ha inviato al Concedente e all'Anas anche il Progetto Definitivo per Appalto Integrato dello stralcio stradale nord il 17/07/2013.

Il MIT ha quindi chiesto ad ASPI, ai sensi dell'art. 15 della Convenzione Unica, di inserire, il Nodo stradale di Casalecchio stralcio Nord tra gli impegni d'investimento del Concessionario.

In data 22 febbraio 2018 è stato sottoscritto, mediante apposizione di firma digitale, il II Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica Autostrade per l'Italia per disciplinare l'inserimento del Nodo stradale di Casalecchio - stralcio Nord - tra gli impegni di investimento della Convenzione Unica. L'atto aggiuntivo fissa un importo complessivo massimo a carico di Autostrade per l'Italia pari a circa 158 milioni di euro, di cui circa 2 milioni di euro già sostenuti per la progettazione e i restanti 156 milioni di euro circa da corrispondere ad ANAS, che provvederà a realizzare l'intervento e successivamente a gestirlo.

L'importo sarà corrisposto ad ANAS in funzione dell'avanzamento dei lavori ed in base ad apposita convenzione.

L'atto aggiuntivo ha acquisito efficacia con l'approvazione dello stesso con decreto da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 128 del 16 marzo 2018, registrato alla Corte dei Conti in data 31 maggio 2018.

In esecuzione di quanto disposto con il citato II° atto aggiuntivo alla Convenzione, in data 18 luglio 2019 è stato comunicato dal Concedente il perfezionamento della sottoscrizione della Convenzione tra il Concedente, l'ANAS ed Autostrade per l'Italia, che disciplina le modalità di corresponsione da parte di quest'ultima ad ANAS dell'importo massimo di circa 156 milioni di €, per la realizzazione del Nodo stradale di Casalecchio stralcio Nord.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/mgl)</b>		<b>Totale</b>
<b>Totale</b>	<b>(*)</b>	<b>157.875</b>
<b>NOTE:</b>		
(*) di cui 2.275 €/Mgl per progettazione e 155.599 €/Mgl di finanziamento ad ANAS		



## Interventi originariamente individuati all'art.15 della Convenzione ed inseriti tra gli impegni di investimento

### Articolo 2 c.2. lettera E.3.1) Ampliamento alla quarta corsia A14 Ravenna – Bologna S.Lazzaro

#### Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

002 - 001 - A014 - 01 - Ø008 – 01

L'intervento di potenziamento della tratta di autostrada A14, compresa tra lo svincolo di Bologna San Lazzaro e la diramazione per Ravenna, si estende per una lunghezza complessiva di circa 34,5 km. L'intervento si compone di due tratte: la prima tratta da Bologna San Lazzaro a Ponte Rizzoli di ca 7 km ed una seconda da Ponte Rizzoli alla diramazione per Ravenna di ca 27,5 km.

Nella prima tratta, a seguito dell'accordo di Bologna del 15.04.2016, in luogo dell'originaria IV corsia dinamica, è previsto:

- la risistemazione della piattaforma attuale e la realizzazione della complanare nord;
- la realizzazione della barriera satellite di ponte Rizzoli e dello svincolo Idice sulla sola complanare nord;
- la realizzazione dello svincolo di Borgatella, con relativo nuovo cavalcavia.

Nella seconda tratta, da Ponte Rizzoli alla Diramazione di Ravenna è previsto:

- l'ampliamento alla IV corsia, l'adeguamento di 2 svincoli (Castel San Pietro ed Imola);
- l'adeguamento della interconnessione con la Diramazione per Ravenna;
- la costruzione di 2 nuovi svincoli, ovvero Toscanella di Dozza e Solarolo, comprensivi della costruzione di 2 cavalcavia e 2 nuove barriere di esazione;
- il rifacimento delle rampe di ingresso/uscita in corrispondenza dell'area di servizio di Sillaro;
- l'installazione di circa 16,8 km di barriere fonoassorbenti su entrambe le tratte.

La Conferenza di Servizi si è chiusa positivamente il 06/03/2017, successivamente Aspi ha sviluppato il progetto esecutivo che è stato inviato al Concedente il 02/03/2018.

In data 14/04/2018 è stato pubblicato il bando relativo alla procedura ristretta, e si è in attesa dell'approvazione del Progetto Esecutivo per dare avvio alla gara per l'affidamento dei lavori.

Avanzamento progettazione:	Progetto Esecutivo completato	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>		
Espropri [pubblicazione - V.I.P.]	25/03/2015	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	30/06/2011	06/05/2014
C.d.S. [apertura-chiusura]	11/05/2016	06/03/2017
Concedente [invio def-esec]	-	02/03/2018
Concedente [approvazione def-esec]	-	
Pubblicazione bando di gara	14/04/2018	
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<b>Totale</b>
Base d'asta: ribasso (*): 15,00%		201.273
Somme a disposizione		163.723
<b>Totale (*)</b>		<b>364.996</b>
<b>NOTE:</b>		
*: Importo con ribasso convenzionale del 15%		

**Articolo 2 c.2. lettera E.3.2) Ampliamento alla terza corsia A11 Firenze – Pistoia****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

002 - 001 - A011 - 01 - Ø005 - 01

L'intervento prevede l'ampliamento alla terza corsia nel tratto tra Firenze e Pistoia per un totale di circa 26,8 km, e si inserisce nel disegno complessivo di potenziamento della A11 da Firenze a Montecatini.

Le principali opere interessate dall'intervento sono:

- l'adeguamento di parte delle rampe e delle corsie specializzate per gli svincoli già esistenti, ovvero Sesto Fiorentino, Firenze Nord, Prato Est, Prato Ovest, Pistoia;
- l'adeguamento di parte delle rampe e delle corsie specializzate dell'interconnessione con l'A1 Autostrada del Sole;
- l'adeguamento di parte delle rampe e delle corsie specializzate dell'area di servizio di Peretola;
- la costruzione del nuovo svincolo Pistoia Est e dello svincolo terminale Peretola;
- l'ampliamento di 30 opere d'arte maggiori (viadotti e opere di luce maggiore a 5.50 m);
- l'ampliamento di circa 140 opere d'arte minori (tombini e sottovia scatolari di luce inferiore a 5.50 m, e tombini circolari)
- la demolizione e la costruzione di n°17 cavalcavia (15 in sostituzione di quelli demoliti e 2 di nuova ubicazione);
- modifiche ed adeguamenti di viabilità locali per uno sviluppo di circa 18 km;
- l'installazione di complessivi 16 km di barriere fonoassorbenti.

Il 20.09.2017 si è tenuta la prima seduta della Conferenza di Servizi, che si è chiusa con la seconda seduta del 8.11.2017.

In data 03/08/2018 il Progetto Esecutivo è stato inviato al Concedente.

In data 28/06/2019 è stato pubblicato il bando del lotto 2, e si è in attesa dell'approvazione del Progetto Esecutivo per poter avviare la fase di gara per l'affidamento dei lavori.

Avanzamento progettazione:	Progetto Definitivo per VIA/CdS completato	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>		
Espropri [pubblicazione - V.I.P.]	05/08/2016	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	30/06/2011	20/05/2016
C.d.S. [apertura-chiusura]	20/09/2017	08/11/2017
Concedente [invio def-esec]	-	03/08/2018
Concedente [approvazione def-esec]		
Pubblicazione bando di gara	28/06/2019	
Aggiudicazione Provvisoria	-	
Aggiudicazione Definitiva	-	
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<b>Totale</b>
Base d'asta:      ribasso (*): 15,00%	351.918	
Somme a disposizione	196.082	
<b>Totale</b>	<b>548.000</b>	
<b>NOTE:</b>		
*: Importo con ribasso convenzionale del 15%		

**Articolo 2 c.2. lettera E.3.3) Ampliamento alla quarta corsia A1 Milano Sud - Lodi**

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

002 - 001 - A001 - 01 - Ø003 - 01

L'intervento, prevede l'ampliamento alla quarta corsia di un tratto di circa 16,5 chilometri dell'autostrada A1 compreso tra l'allacciamento con la tangenziale Ovest di Milano e lo svincolo di Lodi e si inserisce nel disegno complessivo di ampliamento dell'intero tratto compreso tra Milano a Bologna (escluso il tratto Lodi – Piacenza Sud).

In particolare, l'intervento comporta:

- l'ampliamento della carreggiata in corrispondenza degli svincoli di Melegnano-Binasco e Lodi;
- la realizzazione dell'interconnessione con la Tangenziale Ovest A50;
- l'ampliamento della carreggiata in corrispondenza dell'area di servizio di San Zenone;
- l'ampliamento di 8 opere d'arte maggiori, tra cui il ponte a 5 campate sul fiume Lambro;
- l'installazione di circa 3,3 km di barriere fonoassorbenti.

ASPI ha sviluppato il progetto esecutivo che è stato inviato al Concedente per la relativa approvazione il 02/03/2018.

In data 14/04/2018 è stato pubblicato il bando, e si è in attesa dell'approvazione del Progetto Esecutivo per poter avviare la procedura di gara per l'affidamento dei lavori.

Avanzamento progettazione:	ProgettoEsecutivo completato	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>		
Espropri [pubblicazione - V.I.P.]	14/07/2016	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	01/06/2011	31/12/2013
C.d.S. [apertura-chiusura]	03/03/2017	16/06/2017
Concedente [invio def-esec]	-	02/03/2018
Concedente [approvazione def-esec]	-	-
Pubblicazione bando di gara	14/04//18	

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mg)</b>		<b>Totale</b>
Base d'asta:	ribasso (*): 15,00%	120.262
Somme a disposizione		67.736
<b>Totale</b>		<b>187.998</b>

**NOTE:**

\*: Importo con ribasso convenzionale del 15%

**Articolo 2 c.2. lettera E.3.4) Ampliamento alla terza corsia A1 Incisa - Valdarno****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

002 - 001 - A001 - 03 - Ø002 - 01

L'intervento prevede l'ampliamento alla terza corsia di circa 18,4 km di autostrada A1 compresi tra le stazioni di Incisa e Valdarno.

Il progetto dell'opera prevede:

- l'adeguamento geometrico delle rampe e delle corsie specializzate di immissione e diversione dello svincolo di Incisa;
- l'adeguamento geometrico delle corsie specializzate di immissione e diversione delle aree di servizio Arno Ovest, Arno Est, delle aree di sosta di Vallombrosa Est, San Giovanni e dello svincolo di Valdarno;
- l'ampliamento di 14 opere d'arte maggiori (7 ponti e 7 sottovia);
- la realizzazione della nuova canna nord della Galleria Bruschetto di lunghezza 582 m;
- la costruzione di un nuovo viadotto sull'Arno di lunghezza 247,5 m;
- la demolizione e ricostruzione di 3 cavalcavia;
- l'installazione di circa 12,75 km di barriere fonoassorbenti.

In data 1 Giugno 2017 è stato emesso il Decreto VIA.

In data 26.09.2017 è stato pubblicato il progetto per l'avvio della procedura espropriativa.

In data 2 Novembre 2017 è stata richiesta l'attivazione della Conferenza di Servizi, che si è chiusa positivamente nella seduta del 15/05/2019, e il 04/02/2020 è stato emesso il provvedimento conclusivo della stessa.

E' in fase di predisposizione il Progetto Esecutivo

<b>Avanzamento progettazione:</b>	Progetto Definitivo per VIA/CdS completato	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>		
Espropri [pubblicazione - V.I.P.]	29/09/2017	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	28/07/2011	01/06/2017
C.d.S. [apertura-chiusura]	02/11/2017	04/02/2020
Concedente [invio def-esec]	-	
Concedente [approvazione def-esec]		
Pubblicazione bando di gara		-
Aggiudicazione Provvisoria		-
Aggiudicazione Definitiva		-
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<b>Totale</b>
Base d'asta: ribasso (*): 15,00%		266.504
Somme a disposizione		125.495
<b>Totale</b>		<b>391.999</b>
<b>NOTE:</b>		
*: Importo con ribasso convenzionale del 15%		

## Articolo 2 c.2. lettera E.3.5) Ampliamento alla terza corsia dinamica A12 tratto Cerveteri - Torrimpietra

### Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

002 - 001 - A012 - 04 - Ø006 - 01

L'intervento progettuale, inizialmente previsto in convenzione 2008 quale allargamento alla III corsia della tratta da Santa Marinella a Torrimpietra (circa 26 km), è stato successivamente riconsiderato perché gli studi trasportistici hanno evidenziato che la tratta ha un traffico generalmente scorrevole, e risulta congestionata principalmente nei fine settimana estivi ed in eventuali fine settimana in tarda primavera.

A fronte delle nuove e più recenti indagini trasportistiche è stata individuata una soluzione tecnico – funzionale per il potenziamento della tratta, attraverso la riorganizzazione della carreggiata sud esistente della tratta Cerveteri – Torrimpietra (circa 13 km), con modifica dello spartitraffico e riduzione della larghezza delle corsie di marcia (da 3,75 m a 3,50 m) e conseguente incremento della larghezza della corsia d'emergenza attuale da 2,50 a 3,50 m.

In questa configurazione è possibile utilizzare la corsia d'emergenza ampliata come corsia di marcia aggiuntiva nei periodi di punta estivi, senza penalizzare la sicurezza d'esercizio nei restanti periodi dell'anno.

Il possibile utilizzo della corsia d'emergenza come corsia di marcia sarà segnalato all'utenza all'inizio della tratta con un PMV e quindi ripetuto regolarmente tramite ulteriori appositi segnali verticali. Sono inoltre previste 16 piazzole di sosta per garantire la sicurezza d'esercizio quando la corsia d'emergenza è utilizzata come corsia di marcia aggiuntiva.

È infine prevista una rotatoria all'innesto del raccordo dello svincolo di Cerveteri sulla SP4 in sostituzione dell'attuale innesto a raso.

ASPI ha sviluppato il progetto di fattibilità tecnico-economica che è stato inviato al Concedente il 02/03/2018, ricevendo in data 18/04/2018 l'autorizzazione a procedere con la progettazione definitiva.

Il progetto definitivo è stato inviato al Concedente per la validazione tecnica preventiva il 02/08/2018.

Si è in attesa della validazione tecnica per richiedere l'apertura della Conferenza di Servizi.

<b>Avanzamento progettazione:</b>	Progetto definitivo per VIA/CdS completato	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>		
Espropri [pubblicazione - V.I.P.]		
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	-	-
C.d.S. [apertura-chiusura]	-	-
Concedente [invio def-esec]		
Concedente [approvazione def-esec]		
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<b>Totale</b>
Base d'asta: ribasso (*): 15,00%		38.101
Somme a disposizione		16.329
<b>Totale</b>		<b>54.430</b>
<b>NOTE:</b>		
*: Importo con ribasso convenzionale del 15%		

**Articolo 2 c.2. lettera E.3.6) Ampliamento alla terza corsia A13 Padova – Monselice****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

002 - 001 - A013 - 01 - Ø007 – 02

L'intervento prevede l'ampliamento alla terza corsia di un tratto di circa 12,3 chilometri dell'autostrada A13 compreso tra le stazioni di Padova Sud e Monselice. In particolare, il progetto dell'opera prevede:

- l'adeguamento delle rampe degli svincoli di Monselice, Terme Euganee, Padova Corso I° Maggio e dell'interconnessione tra l'A13 e l'A4;
- l'ampliamento della carreggiata in corrispondenza dell'area di servizio di San Pelagio e delle relative rampe di accesso;
- l'ampliamento di 8 opere d'arte maggiori;
- la demolizione e ricostruzione di 12 cavalcavia;
- l'installazione di circa 8,3 km di barriere fonoassorbenti.

E' in corso la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

In data 26.9.2017 è stato pubblicato sul BUR il parere della Regione Veneto, in linea con le prescrizioni.

Il Decreto finale di Valutazione Impatto Ambientale è stato emesso il 30/03/2018.

Ai fini del rilascio della validazione tecnica per la convocazione della Conferenza di Servizi, il Concedente ha ritenuto di dover sottoporre il progetto definitivo, che Aspi ha trasmesso a giugno 2019, all'esame del Consiglio Superiore Lavori Pubblici.

Si è ad oggi in attesa della validazione tecnica per richiedere l'apertura della Conferenza di Servizi.

Avanzamento progettazione:	Progetto Definitivo per VIA\CdS completato	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>		
Espropri [pubblicazione - V.I.P.]		
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	12/12/2016	30/03/2018
C.d.S. [apertura-chiusura]	-	-
Concedente [invio def-esec]	-	
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<b>Totale</b>
Base d'asta:      ribasso (*): 15,00%		133.807
Somme a disposizione		63.191
<b>Totale</b>		<b>196.998</b>
<b>NOTE:</b>		
*: Importo con ribasso convenzionale del 15%		

**Articolo 2 c.2. lettera E.3.7) Ampliamento alla terza corsia A13 Ferrara – Bologna****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

002 - 001 - A013 - 01 - Ø007 - 02

L'intervento prevede l'ampliamento alla terza corsia di un tratto di circa 32,5 chilometri dell'autostrada A13 compreso tra le stazioni di Bologna Arcoveggio e Ferrara Sud.

In particolare, il progetto dell'opera prevede:

- l'adeguamento delle rampe degli svincoli di Ferrara Sud, Bologna Interporto, Altedo;
- la realizzazione del nuovo svincolo di Castel Maggiore e il relativo tratto di adduzione all'autostrada sul tracciato dell'Intermedia di Pianura;
- la risoluzione dell'intersezione con SP3 e della relativa adduzione;
- l'adeguamento delle rampe dell'area di servizio Castel Bentivoglio;
- l'ampliamento di 10 opere d'arte maggiori;
- la demolizione e ricostruzione di 30 cavalcavia;
- l'installazione di circa 9,1 km complessivi di barriere fonoassorbenti.

Il Decreto finale di Valutazione Impatto Ambientale è stato emesso il 27/11/2018.

Ai fini del rilascio della validazione tecnica per la convocazione della Conferenza di Servizi, il Concedente ha ritenuto di dover sottoporre il progetto definitivo, trasmesso da Aspi a giugno 2019, all'esame del Consiglio Superiore Lavori Pubblici.

Si è ad oggi in attesa della validazione tecnica per richiedere l'apertura della Conferenza di Servizi.

Avanzamento progettazione:	Progetto Definitivo per VIA/CdS completato	
<b>STATO APPROVATIVO:</b>		
Espropri [pubblicazione - V.I.P.]		
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]	22/12/2016	27/11/2018
C.d.S. [apertura-chiusura]	-	-
Concedente [invio def-esec]	-	
Concedente [approvazione def-esec]		
<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<b>Totale</b>
Base d'asta:      ribasso (*): 15,00%		334.560
Somme a disposizione		157.440
<b>Totale</b>		<b>492.000</b>
<b>NOTE:</b>		
*: Importo con ribasso convenzionale del 15%		

## Nuovi interventi di ammodernamento e adeguamento, anche tecnologico, della rete

### Art.2 c.2 lettera E.4.1) Adeguamento normativo opere d'arte e interventi sul corpo autostradale

#### Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

In tale voce rientrano, a titolo esemplificativo:

- Interventi di adeguamento sismico delle opere d'arte esistenti: interventi finalizzati ad aumentare la sicurezza delle opere dal punto di vista sismico, intrapresi a seguito dell'esito delle "Valutazioni del Rischio Sismico" (verifica necessaria ai sensi dell'art.2, comma 3, dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3274 del 20 marzo 2003 e ss.mm.ii), e nel rispetto dei range temporali definiti dalla normativa in materia. Le opere su cui si prevede di intervenire e la valorizzazione economica ed esse associata è da ritenersi provvisoria e suscettibile di modifiche, in relazione all'ultimazione delle valutazioni ad oggi ancora in corso. A valle del completamento delle indagini e delle analisi potrà definirsi un piano puntuale di interventi, ed una valorizzazione più puntuale potrà avvenire all'esito dello sviluppo dei singoli progetti esecutivi e delle relative procedure di affidamento
- Interventi di potenziamento degli arginelli: interventi di rinforzo degli arginelli con particolare riferimento agli arginelli di dimensioni inferiori in larghezza alla soglia di 1,20 m, a seguito di valutazione tecnica e definizione delle conseguenti necessità e modalità di intervento al fine di garantire il corretto funzionamento delle barriere di sicurezza installate. I rinforzi/potenziamenti potranno essere realizzati, in relazione alle migliori metodologie allo stato verificate in linea tecnica anche con prove sperimentali e in relazione alle caratteristiche dei dispositivi in opera, con il rafforzamento delle caratteristiche di portanza dell'arginello o con l'applicazione di ancoraggi ausiliari con funzione di tirante sui singoli montanti della barriera, escludendo l'allargamento dei rilevati.
- Interventi di adeguamento su ponti e viadotti: In tale capitolo sono ricompresi gli interventi di ammodernamento e adeguamento sulle opere d'arte maggiori (ponti e viadotti)
- Verifiche e potenziali interventi strutturali legati all'installazione delle barriere integrate  
In tale capitolo sono comprese le verifiche a valle dell'installazione delle barriere integrate ed i possibili interventi strutturali che ne conseguono.
- iniziative di assessment strutturale e progetti di ricerca condivisi

Una valorizzazione più puntuale potrà avvenire solo a completamento dello sviluppo dei singoli progetti esecutivi e a valle delle relative procedure di affidamento.

QUADRO ECONOMICO: (€/Mg)	
Totale	Totale
Totale	444.984

#### NOTE:

Il valore riportato rappresenta allo stato attuale la migliore stima degli interventi. La stessa verrà meglio definita nel corso dei successivi approfondimenti progettuali



**Art.2 c.2 lettera E.4.2) Riqualifica tratte con prevalenza barriere di sicurezza ante DM 223/92****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

La voce in esame riguarda interventi di riqualifica o sostituzione di barriere, con l'obiettivo di elevare ulteriormente i livelli di sicurezza dell'infrastruttura autostradale, intervenendo su impianti installati antecedentemente alla regolamentazione del settore - avvenuta con il DM 223/92.

Sulla base del catasto delle barriere del tipo comunemente noto come "Catalogo Blu» installate sulla rete di ASPI, sono stati identificati i tratti con prevalenza di tale tipologia di barriere che assommano a complessivi ~3.100 km da riqualificare, suddivisi in spartitraffico (~1.300 km), bordo laterale (~1.400 km) e bordo ponte (~380 km).

Gli interventi di riqualifica consisteranno nella rimozione delle barriere esistenti e nella fornitura e posa in opera di barriere dotate di Certificato di Prestazione CE (DM 28.06.2011).

Nel caso la definizione progettuale degli interventi richieda l'installazione di barriere "bordo ponte", si procederà, previa verifica strutturale, all'adeguamento della struttura sottostante (cordolo)

Una valorizzazione più puntuale dell'intero piano avverrà al completamento dello sviluppo dei singoli progetti esecutivi e a valle delle relative procedure di affidamento.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>		<b>1.211.000</b>
<b>NOTE:</b> Il valore riportato rappresenta allo stato attuale la migliore stima degli interventi. La stessa verrà meglio definita nel corso dei successivi approfondimenti progettuali		

**Art.2 c.2 lettera E.4.3) Riqualfica barriere di sicurezza su cavalcavia Enti Terzi e rami di svincolo**  
 Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

La voce in esame riguarda interventi di riqualfica delle barriere di sicurezza lungo i cavalcavia di Enti Terzi eseguiti da Aspi in danno agli stessi, come da circolare emessa dal Concedente.

Il valore sarà depurato dalla quota recuperata da Aspi nei confronti degli Enti gestori delle tratte in attraversamento.

Sono altresì ricompresi nella presente voce gli interventi di riqualfica di barriere di sicurezza installate lungo alcuni svincoli autostradali.

Una valorizzazione più puntuale dell'intero piano avverrà al completamento dello sviluppo dei singoli progetti esecutivi e a valle delle relative procedure di affidamento.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>		<b>40.200</b>
<b>NOTE:</b> Il valore riportato rappresenta allo stato attuale la migliore stima degli interventi. La stessa verrà meglio definita nel corso dei successivi approfondimenti progettuali		

**Art.2 c.2 lettera E.4.4) Interventi su gallerie – interventi strutturali e di miglioramento della visibilità**  
 Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

In tale ambito rientrano, a titolo esemplificativo:

- Interventi strutturali sulle gallerie: attraverso le banche dati aziendali è stato eseguito un primo censimento sui 354 km di gallerie della rete ed è stato definito un piano di indagini finalizzato a determinare lo 'Stato 0' delle Gallerie – denominato 'Assessment' ed anch'esso parte integrante del presente capitolo - identificando così la distribuzione territoriale e le caratteristiche principali, suddividendo le attività secondo priorità:
  - Priorità 1, gallerie non impermeabilizzate costruite prima degli anni '80
  - Priorità 2, per gallerie impermeabilizzate costruite dopo gli anni '80

Gli interventi di ammodernamento saranno pianificati in conseguenza al suddetto Piano di Assessment che darà risultanze tecniche riguardante tempi e tipologie di intervento. Per la stima del piano sono stati considerati costi storici per interventi analoghi.

- Interventi di miglioramento della visibilità: si è ipotizzato di intervenire con interventi di impermeabilizzazione e/o trattamento delle superfici dei piè dritti e finalizzati al miglioramento della visibilità.

Una valorizzazione più puntuale potrà avvenire solo a completamento della fase ispettiva e a valle delle relative procedure di affidamento.

QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)	Totale
<b>Totale</b>	<b>874.133</b>

**NOTE:** Il valore riportato rappresenta allo stato attuale la migliore stima degli interventi. La stessa verrà meglio definita nel corso dei successivi approfondimenti progettuali

**Art.2 c.2 lettera E.4.5) Interventi di adeguamento della rete autostradale in termini di arredo tecnologico (incluso smart roads, etc.)****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

All'interno della presente voce sono ricompresi interventi di adeguamento tecnologico della rete e di trasformazione digitale, finalizzati all'introduzione di soluzioni, metodi e tecnologie avanzate, anche in relazione al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28/02/2018 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 90 in data 18/04/2018 in ottemperanza a quanto disciplinato all'art. 1 comma 72 della legge 27 dicembre 2017 n. 205) il quale definisce le "Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di "Smart Road" e di guida connessa e automatica".

A titolo di esempio essi possono riguardare:

- sistemi e dispositivi di Asset Management, monitoraggio e diagnostica di opere/infrastrutture, etc.;
- modelli e piattaforme di "digital transformation"
- sistemi integrati di osservazione (traffico, sicurezza, etc.) e/o di scambio flussi informativi (da e verso pubbliche amministrazioni, utenza, gestori, etc.);
- sistemi di scambio informazioni tra infrastruttura e veicoli/utenti;
- sistemi dinamici di segnalazione e governo del traffico, dispositivi di illuminazione adattivi;
- dispositivi, tecnologie ed installazioni atti a favorire forme di mobilità sostenibile;
- altri interventi e progetti relativi a componenti/apparati/materiali/tecnologie di nuova introduzione (anche sperimentali), finalizzati a perseguire il modello "smart road" migliorando la mobilità, la connettività e l'interoperabilità.

In particolare, la recente evoluzione del quadro legislativo e regolatorio (Decreto 109/2018, Direttiva RISM, DM 28/02/2018, ecc) impone la necessità di dotarsi di un sistema integrato di "Asset Management" che si avvalga, fra l'altro, dell'installazione e dell'utilizzo di tecnologia più evoluta per il monitoraggio delle opere d'arte.

Una valorizzazione puntuale potrà avvenire a completamento dell'individuazione di esigenze ed indirizzi, e dello sviluppo dei singoli progetti.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>		<b>97.700</b>

**NOTE:** Il valore riportato rappresenta allo stato attuale la migliore stima disponibile per gli interventi. La stessa verrà meglio definita nel corso dei successivi approfondimenti progettuali

## Interventi di miglioramento della viabilità di Genova

Interventi previsti nell'accordo con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile sottoscritto il 14/10/2021, con il quale ASPI si è impegnata a progettare e realizzare 2 opere fondamentali per lo sviluppo della Regione Liguria e della città di Genova, finalizzate a migliorare la viabilità del capoluogo Ligure.

I due interventi sopra citati sono il Tunnel Subportuale di Genova e lo Svincolo e collegamento con la viabilità in località Fontanabuona.

### Art.2 c.2 lettera E.5.1) Tunnel subportuale di Genova

Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE

Il tunnel subportuale è un'opera che si pone come alternativa alla sopraelevata esistente, la cui sostituzione, al di là di convenienza di tracciato e scelta tipologica, si impone nel breve-medio periodo anche per obsolescenza materiale e statica.

Il tracciato del tunnel prevede il collegamento diretto (ml. 2750) tra il Lungomare Canepa – San Benigno e il tratto di sopraelevata cittadina presso via delle Casacce, con riconnessione alla stessa.

Si ipotizza quindi la dismissione della sopraelevata esistente nel tratto tra San benigno e via D'Annunzio e il rifacimento della stessa da via Casacce a Piazzale Kennedy su doppio livello.

L'opera migliorerà la viabilità locale alleggerendo il centro storico e rappresentando una riqualifica dello stesso.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>		<i>Totale</i>
<b>Totale</b>		<b>700.000</b>

**NOTE:** Il valore riportato rappresenta allo stato attuale la migliore stima disponibile per l'intervento. La stessa verrà meglio definita nel corso dei successivi approfondimenti progettuali

**Art.2 c.2 lettera E.5.2) Svincolo e collegamento con la viabilità in località Fontanabuona****Classificazione (ai fini dell'applicazione delibera ART) - NUOVE OPERE**

L'opera ha la finalità di migliorare la viabilità, ridurre i costi di transito e supportare la crescita economica.

Il progetto prevede

- la realizzazione di uno svincolo completo che si innesta sul tratto di Autostrada A12 compreso tra le gallerie Giovanni Maggio e Casalino,
- rampe di immissione e uscita in direzione Genova e Livorno
- una rampa principale che con uno sviluppo di circa 5,6 km costituisce il collegamento viario vero e proprio con la Valfontanabuona, nel tratto terminale della quale è prevista la barriera di esazione.
- l'adeguamento della SP22 nel tratto compreso tra la rampa principale e la SP225 presso Monconesi
- la realizzazione di due rotatorie

L'intervento comprende inoltre la realizzazione di due gallerie naturali ("Caravaggio" e "Valfontanabuona") di 2,1 km e 2,6 km circa.

<b>QUADRO ECONOMICO: (€/Mgl)</b>	<i>Totale</i>
<b>Totale</b>	<b>230.000</b>

**NOTE:** Il valore riportato rappresenta allo stato attuale la migliore stima disponibile per l'intervento.  
La stessa verrà meglio definita nel corso dei successivi approfondimenti progettuali

## Importi non oggetto di remunerazione

Nell'ambito dell'impegno d'investimento non verranno remunerati ad ASPI € 2.130 milioni. Tali investimenti, fino alla concorrenza del sopra menzionato importo stabilito, sono relativi:

- alla totalità degli investimenti riconoscibili ai fini tariffari, eseguiti nel 2020;
- ad ulteriori interventi riguardanti il nodo di San Benigno, più specificatamente riguardanti la realizzazione: (i) dello svincolo di Pegli, (ii) di un autoparco mezzi pesanti e (iii) dell'allargamento della rampa dello svincolo "aeroporto";
- a tutti gli interventi, a partire dal 2021, riferibili alla Gronda di Genova, agli investimenti ex Art. 15 e agli ammodernamenti, che sarebbero ammissibili a tariffa a concorrenza dell'importo di € 1.200 milioni;
- al tunnel sub-portuale di Genova e alla viabilità di Val Fontanabuona fino all'importo complessivo di € 930 milioni.

La seguente tabella rappresenta i valori previsionali dei suddetti importi che concorrono al complessivo importo di 2.130 €/mln:

<b>INVESTIMENTI NON REMUNERATI</b> (Importi in € migliaia)		Al 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totale 2020-2038
<i>Anas '97</i>	<i>In corso/ultimata</i>			96.078	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96.078
	<i>da affidare/avviare</i>			5.307	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.307
	<b>Totale</b>			<b>101.385</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>101.385</b>
<i>Altri investimenti (conv. '97)</i>	<i>In corso/ultimata</i>			71.358	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71.358
	<i>da affidare/avviare</i>			31.603	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31.603
	<b>Totale</b>			<b>102.961</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>102.961</b>
<i>IV AA 2002</i>	<i>In corso/ultimata</i>			34.859	9.101	10.236	8.773	-	-	-	-	-	-	-	62.968
	<i>da affidare/avviare</i>			21.068	19.489	91.543	38.702	-	-	-	-	-	-	-	170.803
	<b>Totale</b>			<b>55.927</b>	<b>28.589</b>	<b>101.780</b>	<b>47.475</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>233.771</b>
<i>K barriera</i>	<i>In corso/ultimata</i>			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>			10.965	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.965
	<b>Totale</b>			<b>10.965</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>10.965</b>
<i>K art. 15</i>	<i>In corso/ultimata</i>			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>			-	118.683	250.871	64.534	-	-	-	-	-	-	-	434.088
	<b>Totale</b>			-	<b>118.683</b>	<b>250.871</b>	<b>64.534</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>434.088</b>
<i>Ammodernamenti</i>	<i>In corso/ultimata</i>			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>			-	96.578	157.210	39.343	-	-	-	-	-	-	-	293.130
	<b>Totale</b>			-	<b>96.578</b>	<b>157.210</b>	<b>39.343</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>293.130</b>
<i>Interventi miglioramento viabilità Genova</i>	<i>In corso/ultimata</i>			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>da affidare/avviare</i>			-	-	7.500	17.500	31.250	106.250	220.000	250.000	212.500	76.250	8.750	930.000
	<b>Totale</b>			-	-	<b>7.500</b>	<b>17.500</b>	<b>31.250</b>	<b>106.250</b>	<b>220.000</b>	<b>250.000</b>	<b>212.500</b>	<b>76.250</b>	<b>8.750</b>	<b>930.000</b>
<b>TOTALE</b>	<i>In corso/ultimata</i>			202.295	9.101	10.236	8.773	-	-	-	-	-	-	-	230.404
	<i>da affidare/avviare</i>			68.943	234.749	507.125	160.079	31.250	106.250	220.000	250.000	212.500	76.250	8.750	1.875.896
	<b>Totale</b>			<b>271.238</b>	<b>243.850</b>	<b>517.361</b>	<b>168.851</b>	<b>31.250</b>	<b>106.250</b>	<b>220.000</b>	<b>250.000</b>	<b>212.500</b>	<b>76.250</b>	<b>8.750</b>	<b>2.106.300</b>
<i>Personale capitalizzato</i>			23.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23.700	
<i>Investimenti non riconosciuti</i>			294.938	243.850	517.361	168.851	31.250	106.250	220.000	250.000	212.500	76.250	8.750	2.130.000	
<i>Investimenti non riconosciuti (progressivo)</i>			294.938	538.788	1.056.149	1.225.000	1.256.250	1.362.500	1.582.500	1.832.500	2.045.000	2.121.250	2.130.000	-	

## Rappresentazione temporale degli investimenti

Nel documento allegato vengono mostrate le finestre temporali degli interventi in corso o prossimi alla realizzazione.

Si evidenzia che, laddove le vigenti norme in materia di appalti pubblici prevedono il ricorso a procedure di gara aperte o ristrette<sup>2</sup>, nella programmazione è stata supposta una tempistica di affidamento dei lavori e dei principali servizi di ingegneria di circa 12 mesi, ipotizzando: 1 mese per la risposta al bando di gara da parte del mercato, 4 mesi per l'apertura e l'analisi della documentazione di offerta, 5 mesi per la risoluzione di eventuali anomalie e 2 mesi per la formalizzazione del contratto.

Il concessionario si impegna ad inviare semestralmente un aggiornamento della situazione allegata, al fine di comunicare eventuali slittamenti e le relative cause connesse.

---

<sup>2</sup> artt. 60 e 61 DL n. 50 del 18/06/2016;



Allegato L

Sistema di contabilità separata

Autostrade per l'Italia S.p.A.

## Sistema di contabilità separata e obblighi informativi al Concedente e all’Autorità per la Regolazione dei Trasporti

---

La delibera ART n° 71/2019 prevede che, a partire dal primo anno di applicazione del Sistema tariffario, il concessionario sia tenuto ad allocare le componenti economiche e patrimoniali in coerenza con i bilanci di esercizio:

- a) alle singole tratte autostradali, come identificate nell’oggetto della concessione;
- b) alle singole attività, specificando le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché le operazioni intervenute con parti correlate.

La delibera stessa inoltre dettaglia le modalità con le quali, ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le suddette componenti economiche e patrimoniali debbano essere allocate:

- a) per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultano oggettivamente ed esclusivamente allocabili a specifiche attività o tratte si provvede all’allocazione diretta;
- b) per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di tratte e/o attività, l’allocazione a ciascuna di esse invece deve avvenire il più oggettivamente ed analiticamente possibile, sulla base di driver scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli asset nell’ambito di una specifica attività o tratta.

Riguardo gli obblighi informativi in capo al concessionario l’Autorità, a partire dal primo anno di applicazione del nuovo Sistema tariffario, prevede che per le verifiche sugli obblighi di separazione contabile e per la generale attività di monitoraggio, si avvarrà delle schede di contabilità analitica compilate dal concessionario nell’ambito del pertinente Sistema Informativo operante presso la Direzione Generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, fatto salvo l’esercizio delle proprie prerogative con riferimento ai dati eventualmente non disponibili.

**Allegato M**

**Cronoprogramma degli interventi**

**Autostrade per l'Italia S.p.A.**

Cronoprogrammi degli interventi relativamente ai quali, in caso di ritardo imputabile al Concessionario, trova applicazione la disciplina di cui all'art. 30 (penali) della Convenzione Unica e il capitolo 5 dell'Allegato N alla Convenzione stessa.

## Interventi della Convenzione 1997

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	G F M A M G L A S O N D	G F M A M G L A S O N D	G F M A M G L A S O N D	G F M A M G L A S O N D	G F M A M G L A S O N D	G F M A M G L A S O N D	G F M A M G L A S O N D	G F M A M G L A S O N D
<b>Barberino - Firenze Nord</b>								
Barberino - Firenze Nord (lotto 1)	11/2018	Lavori						
<p>Progetto esecutivo approvato con D.A. 2176-P del 07/03/2013. In data 22/05/2014 sono stati consegnati i lavori all'impresa affidataria Pavimental S.p.A. Il tempo contrattuale per la realizzazione delle opere era stabilito in 1.643 giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla data di consegna dei lavori, e pertanto, l'ultimazione contrattuale per l'esecuzione dei lavori era prevista il 20/11/2018. In data 15/10/2019 è stato sottoscritto l'atto aggiuntivo n. 1 al contratto di appalto per i nuovi e diversi lavori di cui alla Perizia di Variante Tecnica e Suppletiva n°1. Con questa, inviata al Concedente il 18/12/2019 e in attesa di approvazione, il nuovo termine di ultimazione dei lavori viene fissato al 30/04/2020. In corso di predisposizione una 2a perizia di variante che rideterminerà i termini contrattuali, anche in conseguenza degli effetti dell'emergenza COVID-19.</p>								
Barberino - Firenze Nord (lotto 2)		Lavori						
<p>Progetto esecutivo approvato con D.A. 8604 del 21/10/2013. In data 15/03/2016 sono stati consegnati i lavori all'impresa affidataria Pavimental S.p.A. Il tempo contrattuale per la realizzazione delle opere era stabilito in 1.852 giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla data di consegna dei lavori, e pertanto, l'ultimazione contrattuale per l'esecuzione dei lavori era prevista il 10/04/2021. In data 21.12.2017 è stato sottoscritto l'atto aggiuntivo n. 1 al contratto di Appalto per i nuovi e diversi lavori di cui alla Perizia di Variante Tecnica e Suppletiva n°1, inviata al Concedente il 18/04/2018 e ad oggi in attesa di approvazione. In corso di predisposizione una 2a perizia di variante che rideterminerà i termini contrattuali, anche in conseguenza degli effetti dell'emergenza COVID-19.</p>								
<b>Firenze Sud - Incisa</b>								
Firenze Sud - Incisa Lotto 1 Nord	10/2018	Lavori						
<p>Progetto esecutivo approvato con D.A.10018 del 30/09/2015. In data 24/06/2016 sono stati consegnati i lavori all'impresa affidataria Pavimental S.p.A. Il tempo contrattuale per la realizzazione delle opere era stabilito in 850 giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla data di consegna dei lavori, e pertanto, l'ultimazione contrattuale per l'esecuzione dei lavori era prevista il 22/10/2018. In data 26/03/2018 sono stati affidati con ordine di servizio i lavori relativi alla Perizia di Variante Tecnica e Suppletiva n°1, successivamente trasmessa al Concedente in data 03/04/2018. In data 10/07/2019 è stata approvata dal CDA la Perizia di Variante Tecnica e Suppletiva n°2, il cui atto di sottomissione è stato sottoscritto dall'appaltatore in data 06/02/2020, rideterminando il termine di ultimazione lavori al 28.12.2020. La PV2 è stata trasmessa al concedente il 19/06/2020. In corso di predisposizione una 3a perizia di variante che rideterminerà i termini contrattuali, anche in conseguenza degli effetti dell'emergenza COVID-19.</p>								
Firenze Sud - Incisa Lotto 1 Sud e Lotto 2		Procedure di Affidamento (1)		Lavori				
<p>Il progetto esecutivo del lotto 1Sud + Lotto 2B, inviato al Concedente il 04/04/2018, è stato approvato con D.A. 17534 del 10/08/2018 (NB:Progetto Esecutivo del Lotto 1 Sud approvato con D.A. 10029 del 30/09/2015; Progetto Esecutivo del Lotto 2 approvato con D.A.3902 del 08/03/2017). Il 16/04/2018 è stato pubblicato il bando di gara dei lavori, e sono state avviate le procedure di affidamento ad evidenza pubblica. Il tempo utile contrattuale per la realizzazione dei lavori è fissato in 1.638 giorni naturali e consecutivi, coerentemente con quanto approvato con D.A. 17534 del 10/08/2018. (1) Nella fase di affidamento dei lavori principali, a valle dell'approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente, saranno avviate da subito le attività di realizzazione cosiddette propedeutiche, ovvero la rimozione e ricollocamento delle interferenze, eventuali bonifiche dagli ordigni bellici e le attività archeologiche funzionali al rispetto della pianificazione complessiva.</p>								
<b>Tangenziale di Modena</b>								
Tangenziale di Modena		Progetto Esecutivo	CONCEDENTE	Procedure di Affidamento (1)	Lavori			
<p>Progetto definitivo inviato al Concedente per indizione della Cds il 27/10/2015 (durata lavori 545 gnc), cui è seguita la nota MIT del 27/11/2015 per convocazione Cds per il giorno 28/01/2016. Con Decreto del Presidente della Repubblica del 04/12/2017 è stato perfezionato il procedimento d'intesa Stato - Regione Emilia Romagna. Il progetto esecutivo è stato inviato al Concedente il 03/04/2020 e si è ad oggi in attesa dell'approvazione dello stesso. Il tempo utile contrattuale per la realizzazione dei lavori è fissato in 545 giorni naturali e consecutivi. (1) Nella fase di affidamento dei lavori principali, a valle dell'approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente, saranno avviate da subito le attività di realizzazione cosiddette propedeutiche, ovvero la rimozione e ricollocamento delle interferenze, eventuali bonifiche dagli ordigni bellici e le attività archeologiche funzionali al rispetto della pianificazione complessiva.</p>								


☐ Ultimazione lavori da ultimo decreto approvativo (PE/PV)

☐ Ultimazione lavori oggetto di perizia presentata o in corso di presentazione

# Interventi del IV Atto Aggiuntivo 2002


		2019					2020					2021					2022					2023					2024					2025					2026																																																																																				
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
A9/A8 Ampliamento a tre corsie Lainate Como		Lavori																																																																																																																							
Ampliamento a cinque corsie della A8 Lotto 2		<p>In data 03/03/2016 il Concedente ha approvato il Progetto Esecutivo dell'intervento con DA 3428. In data 10/04/2019 è stata effettuata la prima consegna parziale, cui è seguita in data 15/07/2020 la consegna definitiva delle aree, con determinazione del termine contrattuale al 04/04/2022. Il 02/07/2020 è stata approvata dal Concedente la 1a perizia di variante con DA 16392. In corso di predisposizione una 2a perizia di variante che potrebbe rideterminare i termini contrattuali, anche in conseguenza degli effetti dell'emergenza COVID-19.</p>																																																																																																																							
Passante Autostradale di Genova		CONCEDENTE					Procedure di Affidamento (1)					Lavori (durata 120 mesi)																																																																																																													
Nodo di Genova: Gronda di Ponente e Interc. A7/A10/A12		<p>Progetto Definitivo approvato con DA 15802 del 07/09/2017. I progetti esecutivi dei lotti in cui è suddiviso l'intervento sono stati inviati al Concedente il: 01/02/2018 (Lotto 5); 14/06/2018 (Lotto 1A); 31/07/2018 (Lotto 10A); 09/08/2018 (Lotti 1B, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10B). Ad oggi si è in attesa della relativa approvazione. Il tempo utile contrattuale complessivo per la realizzazione dei lavori è fissato in 120 mesi.</p> <p>(1) In ipotesi affidamento parte di lavori alla collegata Pavimental S.p.A. possibile anticipo dei tempi su attività propedeutiche</p>																																																																																																																							
Nodo di San Benigno Lotto 2		Lavori (Carena)		Affidamento In House		Lavori																																																																																																																			
		<p>Progetto Esecutivo approvato con D.A. 6827 del 06/08/2013 (durata lavori 720 gnc). I lavori, avviati a ottobre 2017, sono proseguiti fino a settembre 2019 con l'appaltatore aggiudicatario (Carena SpA); in data 04/10/2019 lo stesso appaltatore ha dichiarato fallimento e ASPI ha formalizzato la rescissione contrattuale. In data 28/11/2019 è stata trasmessa al Concedente una perizia di assestamento e il progetto di completamento (durata lavori 720 gnc). A seguito del provvedimento di intesa Stato-Regione, ricevuto il 22/01/2020, i lavori di completamento sono stati affidati ad impresa collegata, ai medesimi patti e condizioni dell'appaltatore originario, con consegna lavori avvenuta il 10/06/2020. A seguito delle richieste pervenute dal comune di Genova, cui ha fatto seguito una apposita Conferenza di Servizi conclusasi a gennaio 2020, è in corso di predisposizione un'ulteriore Perizia di variante che rideterminerà i termini contrattuali.</p>																																																																																																																							


 Ultimazione lavori da ultimo decreto approvativo (PE/PV)

 Ultimazione lavori oggetto di perizia presentata o in corso di presentazione

## Altri Investimenti di cui all'art.2 C.2 p.to C3 della Convenzione Unica

	2019			2020			2021			2022			2023			2024			2025			2026																																																																									
	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N
IV Corsia Dinamica della A4 tra V.le Certosa e Sesto S.Giovanni Lotto 1	Lavori																																																																																														
<p>Progetto esecutivo approvato con DA6162 del 19/06/2015. In data 14/01/2016 è stata effettuata la prima consegna parziale all'impresa affidataria Pavimental S.p.A, cui è seguita la consegna totale delle aree il 01/03/2017 con conseguente ultimazione lavori prevista per il 28/02/2020. In data 09/04/2020 è stata trasmessa al Concedente la Perizia di Variante Tecnica e Suppletiva n°1, che ridetermina l'ultimazione lavori a al 16 dicembre 2021. In corso di predisposizione una 2a perizia di variante che rideterminerà i termini contrattuali, anche in conseguenza degli effetti dell'emergenza COVID-19.</p>																																																																																															
Nuovo casello di Dalmine	Conferenza di servizi			Progetto Esecutivo			CONCED ENTE	Procedure affidamento			Lavori (16 Mes i)																																																																																				
<p>Progetto Preliminare inviato al Concedente il 19/10/2017. Progetto definitivo inviato al Concedente per indizione della CdS il 27/02/2020 (483 gnc). La Conferenza di Servizi si è chiusa positivamente a giugno 2020 ed è in corso lo sviluppo del progetto esecutivo.</p>																																																																																															
Sistemazione Nodo stradale e autostradale di Bologna opere in asse	Conferenza di servizi			Adeg PDper Nilla Osta			Nu lla os ta	RD	CONCED ENTE	espropri e interferenze			Progetto Esecutivo			CONCEDE			Procedure affidamento [1]			Lavori (50 mesi)																																																																									
<p>Opera prevista nell'ambito dell'accordo sottoscritto in data 15/04/2016 da MIT, Regione E.R., Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna ed Aspi, e del Verbale conclusivo del Confronto Pubblico del 16/12/2017; definito con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il nuovo scenario progettuale, Atto Aggiuntivo all'accordo originario sottoscritto a Novembre 2019. Progetto definitivo inviato al concedente per indizione della Conferenza di Servizi in data 20/12/2019 con nota prot.21672. Rispetto a questo invio, il cui progetto allegato prevedeva lo svolgimento dei lavori in ca. 42 mesi, la più recente revisione progettuale prevede una durata di ca. 50 mesi.</p> <p>(1) Nella fase di affidamento dei lavori principali, a valle dell'approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente, saranno avviate da subito le attività di realizzazione cosiddette propedeutiche, ovvero la rimozione e ricollocamento delle interferenze, eventuali bonifiche dagli ordigni bellici e le attività archeologiche funzionali al rispetto della pianificazione complessiva.</p>																																																																																															

 Ultimazione lavori da ultimo decreto approvativo (PE/PV)

 Ultimazione lavori oggetto di perizia presentata o in corso di presentazione

# Interventi Articoli 15

	2019				2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026																																																																		
	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N
A14 - Ravenna - Bologna S. Lazzaro 4 <sup>a</sup> corsia	Concedente								Procedure di esproprio e affidamento				Lavori - 48 mesi																																																																																		
Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A n.16009 del 3.2.2011. Progetto Esecutivo inviato al Concedente il 02/03/2018 e ad oggi in attesa di approvazione.																																																																																															
A1 - Milano Sud - Lodi 4 <sup>a</sup> corsia	Concedente								Procedure di esproprio e affidamento [1]				Lavori - 36 mesi																																																																																		
Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A n.16009 del 3.2.2011. Progetto Esecutivo inviato al Concedente il 02/03/2018 e ad oggi in attesa di approvazione.																																																																																															
A11 - Firenze - Pistoia 3 <sup>a</sup> corsia	Concedente								Affidamento In House				Lavori Lotto 1 - 40 mesi								Lavori Lotto 2 - 52 mesi																																																																										
Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A n.16009 del 3.2.2011. Progetto Esecutivo inviato al Concedente il 03/08/2018 e ad oggi in attesa di approvazione.																																																																																															
A1 - Incisa - Valdarno 3 <sup>a</sup> corsia	Conferenza di servizi				PE				CONCED ENTE	Procedure di esproprio e affidamento [1]				Lavori - 53 mesi 2 Lotti costruttivi																																																																																	
Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A n.16009 del 3.2.2011. In data 2 Novembre 2017 è stata richiesta l'attivazione della Conferenza di Servizi, che si è chiusa positivamente nella seduta del 15/05/2019 e il 04/02/2020 è stato emesso il provvedimento conclusivo della stessa. Progetto Esecutivo in corso di redazione.																																																																																															
A13 - Ferrara - Bologna 3 <sup>a</sup> corsia	Conferenza di servizi				Nulla osta				Adeg PD	PE				CONCED ENTE	Procedure di esproprio e affidamento [1]				Lavori - 47 mesi 3 Lotti costruttivi																																																																												
Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A n.16009 del 3.2.2011. Ai fini del rilascio della validazione tecnica per la convocazione della Conferenza di Servizi, il Concedente ha ritenuto di dover sottoporre il progetto definitivo, trasmesso da Aspi a giugno 2019, all'esame del Consiglio Superiore Lavori Pubblici. Si è ad oggi in attesa della validazione tecnica per richiedere l'apertura della Conferenza di Servizi.																																																																																															
A13 - Padova - Monselice 3 <sup>a</sup> corsia	Conferenza di servizi				Nulla osta				Adeg PD	PE				CONCED ENTE	Procedure di esproprio e affidamento [1]				Lavori - 42 mesi																																																																												
Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A n.16009 del 3.2.2011. Ai fini del rilascio della validazione tecnica per la convocazione della Conferenza di Servizi, il Concedente ha ritenuto di dover sottoporre il progetto definitivo, che Aspi ha trasmesso a giugno 2019, all'esame del Consiglio Superiore Lavori Pubblici. Si è ad oggi in attesa della validazione tecnica per richiedere l'apertura della Conferenza di Servizi.																																																																																															
A12- 3 <sup>a</sup> corsia dinamica Cerveteri -Torripetra	Nulla osta								Conferenza di servizi				PE		CONCED ENTE		Procedure di esproprio e affidamento [1]				Lavori - 19 mesi																																																																										
Nota: La soluzione progettuale preliminare prevede la realizzazione di una terza corsia "dinamica semplificata" sulla carreggiata in direzione sud e interventi puntuali sulla carreggiata in direzione nord e sul sistema di locale di adduzione allo svincolo di Cerveteri. Progetto preliminare approvato dal Concedente con D.A n.16009 del 3.2.2011. Il progetto definitivo è stato inviato al Concedente per la validazione tecnica preventiva il 02/08/2018. Si è oggi in attesa della validazione tecnica per richiedere l'apertura della Conferenza di Servizi.																																																																																															

[1] Nota: Nella fase di affidamento dei lavori principali, a valle dell'approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente, saranno avviate da subito le attività di realizzazione cosiddette propedeutiche, ovvero la rimozione e ricollocamento delle interferenze, eventuali bonifiche dagli ordigni bellici e le attività archeologiche funzionali al rispetto della pianificazione complessiva.

**Allegato M1**

**Cronoprogramma del Piano  
straordinario di manutenzione**

**Autostrade per l'Italia S.p.A.**



## **ALLEGATO M1 – CRONOPROGRAMMA DEL PIANO STRAORDINARIO DI MANUTENZIONE**

### **Classificazione degli interventi**

Il cronoprogramma economico di cui al presente allegato M1 si riferisce agli interventi inseriti nel Piano Straordinario di Manutenzione, i cui criteri di formulazione sono riportati nell'allegato F. In particolare, il Piano Straordinario di Manutenzione è destinato ad accogliere tutte le evoluzioni del quadro normativo di riferimento intervenute dal 2019, che hanno riguardato:

- le modalità di valutazione della sicurezza dei ponti stradali esistenti, introdotte formalmente dalle Linee Guida del C.S.LL.PP. dell'aprile 2020 ma già avviate dalla società su indicazione del Concedente dalla fine del 2019;
- l'introduzione del nuovo manuale di ispezione delle gallerie, emanato dal MIT nel maggio 2020 a seguito di un periodo di applicazione pilota sulla rete Aspi in Liguria;
- gli ulteriori criteri applicativi delle Linee Guida C.S.LL.PP. che saranno a breve emanati dallo stesso organo ministeriale per avviarne la sperimentazione sul territorio nazionale; criteri anche in questo caso già adottati dalla società nei propri programmi di assessment dell'infrastruttura;
- gli esiti, anche parziali, dei progetti di ricerca avviati con il coordinamento del Concedente e il coinvolgimento delle principali università italiane (e.g. campo prove infrastrutture a Candela sulla A16; ispezioni speciali sulla precompressione; definizione della classe di attenzione delle gallerie);
- La completa rivalutazione dei criteri per la definizione dei piani annuali di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura ai fini dell'approvazione da parte del Concedente, contenuta nella Circolare della DGVCA del 22.11.2019.

Il Piano Straordinario di Manutenzione è articolato nelle seguenti principali categorie:

1. Interventi di manutenzione conservativa su ponti e viadotti definiti dal 2019 secondo i più recenti standard normativi e nell'ambito dei percorsi di conoscenza profonda delle strutture. Tali percorsi sono inquadrati e da inquadrare (per le parti ancora in definizione come le indagini speciali sulla precompressione) secondo le emanate ed emanande Linee Guida C.S.LL.PP. e secondo gli standard di verifica definiti con il Concedente in coerenza con queste ultime (es. Verifiche Preventive di Sicurezza);

2. Interventi di manutenzione conservativa sulle gallerie realizzati nell'ambito del piano di assessment, le cui specifiche sono contenute nel Manuale MIT emesso nel maggio 2020;
3. Interventi di manutenzione geotecnica su zone ad alta sensibilità idrogeologica;
4. Interventi di rinnovo degli asfalti drenanti in applicazione delle specifiche e dei parametri qualitativi definiti con il MIT e recepiti nella Circolare DGVCA del 22.11.2019;
5. Costi aggiuntivi per attività di sorveglianza rispetto alla base ART (media 2014–2018);
6. Costi delle Convenzioni Universitarie in ottemperanza alla Circolare MIT 24600 del 14.10.2019

Per un più completo inquadramento delle iniziative nell'ambito delle quali il Piano Straordinario di Manutenzione si colloca, si riporta un prospetto che riassume, in forma sintetica, le categorie di interventi sui principali asset appartenenti sia allo stesso Piano Straordinario (evidenziati in verde) che ai contigui capitoli di manutenzione (quota base Art) e investimento.

Classificazione degli interventi e inquadramento nell'ambito dei capitoli di PEF			
Manutenzione ex allegato F1 + Piano Straordinario		Investimenti	
<b>Ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia (2019 – 2024)</b>			
Interventi di ripristino difettosità non significative	Interventi definiti dal 2019 secondo NTC 2018 e Linee Guida di natura conservativa	Interventi di natura evolutiva locale o globale	Demolizione e Ricostruzione opera intera
Manutenzione Ordinaria (base Art)	Piano straordinario di manutenzione	Investimenti per ammodernamento rete	Da definire nuovo capitolo Convenzionale
<b>Gallerie (2019-2024)</b>			
Attività ricorrenti di ripristino conservativo	Lavori (non definitivi) eseguiti nella prima applicazione dei tipologici previsti nel Manuale MIT	Ricostruzione della volta per sviluppi parziali della galleria	Ricostruzione della volta per il suo intero sviluppo con adeguamento a nuovi standard dimensionali
Manutenzione Ordinaria (base Art)	Piano straordinario di manutenzione	Investimenti per ammodernamento rete	Da definire nuovo capitolo Convenzionale
<b>Sorveglianza e altri asset (2019 – 2024)</b>			
Sorveglianza a regime e attività ricorrenti di ripristino conservativo	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Interventi corticali di consolidamento geotecnico e di miglioramento della funzionalità idraulica del corpo autostradale situati in contesti sensibili</li> <li>▪ Prima applicazione Linee Guida MIT per le pavimentazioni (cicli rinnovo e nuove miscele drenanti)</li> <li>▪ Sorveglianza secondo nuovi modelli e Convenzioni Universitarie attivate d'intesa con il MIT</li> </ul>	Interventi profondi di consolidamento geotecnico e di controllo dei livelli di falda.	<p style="text-align: center;">↑</p> <p>A tali necessità si potrà far fronte principalmente attraverso una anticipazione degli investimenti previsti nel PEF dopo il 2024.</p> <p style="text-align: center;">←</p>
Manutenzione Ordinaria (base Art)	Piano straordinario di manutenzione	Investimenti per ammodernamento rete	

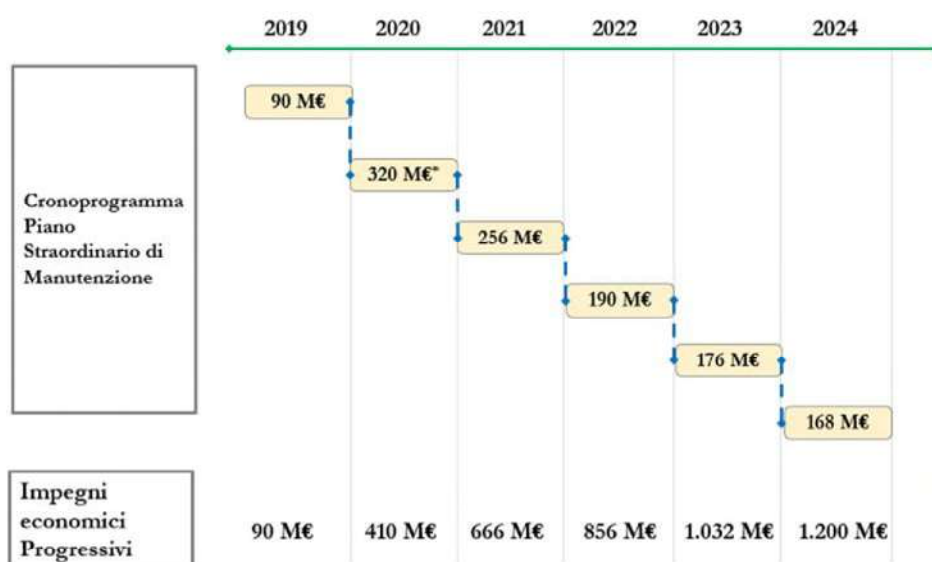
## Cronoprogramma economico

Nel seguente prospetto è rappresentata la ripartizione annuale e l'impegno economico progressivo del Piano Straordinario di Manutenzione (1,2 mld €).

### Cronoprogramma economico - Piano Straordinario di Manutenzione

All. M1

Previsti Interventi in ambito Opere D'arte; Gallerie; Pavimentazioni; Costi per la Sorveglianza; Convenzioni Universitarie



- Entro il 30 Giugno di ogni anno ASPI trasmetterà al Concedente il consuntivo della spesa delle attività afferenti il piano straordinario di manutenzione corredato di tutta la documentazione a supporto.
- La penale, nella misura del 3%, sarà calcolata sulla differenza cumulata al 31.12 dell'anno precedente rispetto al valore progressivo previsto nel cronoprogramma di cui sopra.

\*la società ha già maturato al 2020 importi superiori rispetto ai valori previsti in Piano Economico finanziario (circa 423 mio € +10 mio € previsti in PEF)

## Modello per l'applicazione delle penali

L'applicazione delle penali è correlata al mancato rispetto da parte e per responsabilità ascrivibili alla Società, degli impegni economici assunti in sede di Piano Economico Finanziario su base annuale ed in logica progressiva.

In particolare, una penale pari al 3% sarà applicata alla differenza economica tra il consuntivo progressivo del Piano Straordinario di Manutenzione maturato al 31.12 di ciascun anno e il valore economico progressivo previsto nel PEF, come rappresentato nel cronoprogramma già evidenziato nel precedente paragrafo.

Qualora una parte di questo ritardo economico dovesse essere determinata da una migrazione degli interventi all'interno dei capitoli di investimento per ammodernamento questi ritardi economici non dovranno essere considerati ai fini dell'applicazione della penale.

Allegato N

Sistema di sanzioni e penali

Autostrade per l'Italia S.p.A.

<b>Sommario</b>	
<b>Capitolo 1</b>	
<b>Limiti generali della sanzione e procedimento</b>	<b>4</b>
<i>1.1 Campo di applicazione della sanzione</i>	
<i>1.2 Entità della sanzione</i>	
<i>1.3 Importo massimo sanzioni pecuniarie amministrative su base annua</i>	
<i>1.4 Competenza</i>	
<i>1.5 Procedimento sanzionatorio</i>	
<i>1.6 Risoluzione</i>	
<b>Capitolo 2</b>	
<b>Gli obblighi del Concessionario</b>	<b>5</b>
<i>2.1 Individuazione degli obblighi</i>	
<b>Capitolo 3</b>	
<b>Penalità</b>	<b>13</b>
<i>3.1 Ambito di applicazione delle penali</i>	
<i>3.2 Entità delle penalità</i>	
<i>3.3 Competenza</i>	
<i>3.4 Ambito ed accertamento delle penalità</i>	
<b>Capitolo 4</b>	
<b>Penalità sulla Progettazione</b>	<b>14</b>
<b>Capitolo 5</b>	
<b>Penalità sulla Esecuzione dei lavori</b>	<b>14</b>
<b>Capitolo 6</b>	
<b>Procedura per l'applicazione delle penali per le fattispecie relative alla progettazione e all'esecuzione</b>	<b>14</b>
<i>6.1. Procedura per l'applicazione delle penali</i>	
<b>Capitolo 7</b>	
<b>Penalità sull'esercizio</b>	<b>15</b>
<i>7.1. Obblighi sottoposti a penale derivanti da disposizioni convenzionali</i>	

<i>7.2. Obblighi sottoposti a penale derivanti da disposizioni del Concedente</i>	
<i>7.3 Procedura di applicazione delle penali</i>	
<b>Capitolo 8</b>	
<b>Penalità connesse al programma annuale di monitoraggio</b>	<b>19</b>
<i>8.1 Rispetto dei livelli dei servizi</i>	
<i>8.2 Elementi sottoposti a valutazione e relativi standard di riferimento</i>	
<i>8.3 Procedura di applicazione della penale</i>	
<b>Capitolo 9</b>	
<b>Revisioni e Modifiche</b>	<b>24</b>

<b>Capitolo 1</b>
<b>Limiti generali della sanzione e procedimento</b>

#### *1.1. Campo di applicazione della sanzione*

La sanzione si applica al Concessionario, salvo che il fatto costituisca reato, in caso di inosservanza degli obblighi individuati nel presente Disciplinare e di cui al Decreto Legge n. 262 del 3 ottobre 2006 convertito dalla Legge n. 286 del 24 novembre 2006 ed a quelli di cui all'articolo 11, comma 5, della Legge 23 dicembre 1992, n. 498, così come modificato dal comma 85 dell'art. 1 del Decreto Legge n. 262 del 3 ottobre 2006 convertito dalla Legge n. 286 del 24 novembre 2006 nonché dei provvedimenti emessi dal Concedente o in caso di mancata ottemperanza da parte del Concessionario alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti acquisiti non siano veritieri, come meglio precisato nel presente Disciplinare.

#### *1.2. Entità della sanzione*

Nel presente Disciplinare è fissata, per ciascuna tipologia di violazione, l'entità della sanzione che il Concessionario è tenuto a corrispondere.

Per le stesse non è ammesso quanto previsto dall'articolo 16 della Legge 24 novembre 1981, n. 689.

#### *1.3. Importo massimo sanzioni pecuniarie amministrative su base annua*

L'importo massimo complessivo annuo delle sanzioni pecuniarie amministrative non potrà superare il 10% del fatturato annuo del Concessionario. In ogni caso tale importo non potrà eccedere il limite di euro 150 milioni annui.

#### *1.4. Competenza*

Il soggetto competente ad irrogare le sanzioni pecuniarie di cui al presente disciplinare, è individuato, ai sensi dell'art. 2, comma 86 del Decreto Legge n. 262/2006, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 286/2006 ed s.m.i., nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali.

#### *1.5. Procedimento sanzionatorio*

Il procedimento sanzionatorio è disciplinato dalla Legge 24 novembre 1981, n. 689, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 30 novembre 1981, n. 329, S.O.

La sanzione viene applicata a seguito di accertamento di violazione ad uno degli obblighi di cui in prosieguo rilevati, anche, a seguito di:

- a) richiesta di documenti, informazioni, dati;
- b) accesso alle banche dati del Concessionario;
- c) accesso agli Uffici competenti e/o ai luoghi in cui occorre effettuare le rilevazioni utili al controllo.

Se, a seguito di quanto riscontrato, dovesse configurarsi una violazione comportante l'applicazione di una sanzione di cui ai capitoli successivi del presente disciplinare, il Responsabile del procedimento sanzionatorio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali provvederà a redigere apposito verbale di contestazione, contenente l'indicazione dell'obbligo violato, gli elementi di fatto configuranti l'inadempimento e la sanzione da applicare, unitamente a quanto dovuto per

spese postali e di notifica, ingiungendo il pagamento alla Società nella persona del suo rappresentante legale.

Il Concessionario è tenuto, oltre al pagamento della sanzione, a procedere all'adempimento dell'obbligo violato entro il congruo termine assegnato non inferiore a 30 (trenta) giorni decorrenti dalla data di ricezione della comunicazione relativa all'irrogazione della sanzione e non superiore a 90 giorni. Fanno eccezione gli adempimenti agli obblighi connessi all'accantonamento dei benefici di cui alla convenzione unica il cui adempimento deve avvenire nel bilancio dell'anno successivo.

Qualora il Concedente constati il mancato adempimento all'obbligo violato, nei termini di cui sopra, provvederà ad irrogare la medesima sanzione e così di seguito fino a quando, il Concessionario non provveda ad adempiere, fatti salvi i casi in cui l'adempimento del Concessionario non sia più possibile. In caso di mancata ottemperanza si provvederà ai sensi di legge, fermi restando i poteri del concedente ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lett. f), della Convenzione Unica come modificata dal presente Atto Aggiuntivo.

Le sanzioni dovranno essere corrisposte dal Concessionario entro 20 (venti) giorni dalla ricezione della comunicazione della loro applicazione da parte del Concedente, in caso di ritardo superiore a venti giorni, l'importo della sanzione da versare verrà incrementato del 10%. Nel caso in cui il ritardo sia superiore a mesi sei l'importo della sanzione verrà ulteriormente aumentato del 30%. In caso di mancata ottemperanza si provvederà ai sensi di legge per il recupero del credito. L'ammontare di dette sanzioni è versato in un conto corrente vincolato, intestato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali.

In aggiunta alla sanzione, il Concessionario è tenuto al risarcimento degli eventuali maggiori danni sopportati dal Concedente a causa del ritardato adempimento e/o della violazione dei propri obblighi.

Se per il medesimo inadempimento sono previste altresì delle penali ai sensi dell'art. 30 e dell'art. 30-bis della Convenzione Unica, queste non si intendono alternative alle sanzioni.

#### *1.6. Risoluzione*

Fermo restando quanto disposto all'art. 9 della Convenzione Unica, l'irrogazione di sanzioni comminate ai sensi del presente Disciplinare e della Convenzione Unica come modificata dal presente Atto Aggiuntivo per un importo complessivo annuo superiore a quello indicato al punto 1.3 costituisce grave inadempimento.

<b>Capitolo 2</b>
<ul style="list-style-type: none"><li><b>○ Gli obblighi del Concessionario derivanti dallo schema di convenzione unica di concessione soggetti a sanzione</b></li><li><b>○ Gli obblighi del Concessionario derivanti dall'art. 11, comma 5 della legge 23.12.1992, n. 498 come sostituito dal comma 85 dell'art. 2 del Decreto Legge n. 262/2006</b></li></ul>

#### *2.1 Individuazione degli obblighi*

Il Concessionario è tenuto al rispetto degli obblighi di seguito elencati.



In caso di inadempimento verrà applicata la relativa sanzione come di seguito determinata

<p>Mancata presentazione al Concedente, per l'approvazione, dei progetti di manutenzione straordinaria, intendendo per tali tutti quegli interventi non ricadenti nei lavori di cui all' art. 3 comma 1 lettere f) e g)</p>	<p>Art. 3, comma 1</p>	<p>Euro 100.000,00 a progetto</p>
<p>Mancato tempestivo ripristino della funzionalità dell'infrastruttura garantendo il livello ottimale delle condizioni di sicurezza delle autostrade;</p>	<p>Art. 3, comma 1, lett. b) come modificato dal III Atto Aggiuntivo</p>	<p>Euro 200.000,00 per perdite di funzionalità limitate che comportino la non fruibilità di corsia di emergenza, la chiusura di aree di parcheggio, di piazzali e parcheggi in AdS).</p> <p>Euro 1.000.000,00 per perdite di funzionalità dell'infrastruttura con limitazioni parziali alla fruibilità dell'infrastruttura, comportanti la chiusura di una o più corsie di marcia, di AdS, di svincoli con volumi di traffico ridotti e con svincoli più prossimi distanti non più di 15 Km)</p> <p>Euro 5.000.000,00 per perdita di funzionalità che comportino impercorribilità di tratti autostradali senza possibilità di scambio, chiusura di interconnessioni e di svincoli ad alto traffico e con svincoli più prossimi distanti più di 15 Km</p>

**ALLEGATO N**

Mancata ottemperanza all'obbligo di presentare ogni anno l'aggiornamento dei cronoprogrammi di cui agli Allegati M e M1 alla Convenzione Unica.	Art. 3, comma 1, lettera g-bis come modificato dal III Atto Aggiuntivo	Euro 500.000,00
Mancata effettuazione, secondo le modalità indicate dal Concedente, della rilevazione statistica annuale della circolazione	Art. 3, comma 1	Euro 200.000,00
Mancato aggiornamento della contabilità generale secondo le prescrizioni delle norme in vigore	Art. 3, comma 1	Euro 200.000,00
Mancata tenuta della contabilità separata per ogni tratta autostradale oggetto di concessione relativa ai costi e ricavi inerenti alla stessa sia per l'attività di costruzione e manutenzione che per le attività di gestione, per assicurare, tra l'altro, la loro corretta disaggregazione e imputazione per ciascuna attività svolta, in conformità alle direttive di cui alla lettera c) del comma 86, art. 2 del D.L. 262/2006 ed s.m.i., della Delibera CIPE n° 39 del 15 giugno 2007 e della Delibera ART n°71/2019 (paragrafo 30-31), che saranno impartite dal Concedente	Art. 3, comma 1	Euro 200.000,00
Mancata tenuta della contabilità analitica per le attività svolte, non riferibili alla concessione nel rispetto delle regole di separazione contabile previste nella delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 71 del 2019, e in coerenza con i bilanci di esercizio	Art. 3, comma 1, lettera k, come modificato dal III Atto Aggiuntivo	Euro 200.000 per ogni violazione riscontrata
Mancata ottemperanza dell'obbligo di eseguire, anche mediante l'ausilio di soggetti terzi di elevata	Art. 3, comma 1, lettera b-bis, come	Euro 500.000 per ogni violazione riscontrata

<p>specializzazione, l'attività di verifica sullo stato delle infrastrutture gestite e la programmazione degli interventi manutentivi in conformità degli standard di controllo più avanzati dal punto di vista tecnico e dal punto di vista degli standard di sicurezza come individuati dalla disciplina regolamentare adottata dal Concedente</p>	<p>modificato dal III Atto Aggiuntivo</p>	
<p>Mancata effettuazione della valutazione, ai sensi dell'art. 2426, n. 4, cod. civ., di ciascuna immobilizzazione consistente in partecipazioni in imprese controllate o collegate ai sensi dell'art. 2359 cod. civ., fornendo in apposito paragrafo della nota integrativa del Bilancio di esercizio le informazioni sui costi, sui ricavi e sugli investimenti, ivi comprese quelle inerenti alla struttura societaria del Concessionario medesimo, concernenti le operazioni intercorse con le società controllanti, con le controllanti di queste ultime e con le imprese controllate e collegate. Qualora il Concessionario adotti i principi contabili internazionali (IAS/IFRS) la valutazione ad equity delle partecipazioni verrà effettuata secondo i principi contabili di cui sopra</p>	<p>Art. 3, comma 1</p>	<p>Euro 100.000,00</p>
<p>Mancata fornitura, con cadenza trimestrale, anche in via telematica, sulla base di quanto previsto dall'art. 2, comma 83, lettera e) del D.L. 262/2006 e s.m.i. e dalla Delibera CIPE n° 39 del 15 giugno 2007, nonché sulla base di quanto previsto dall'art. 7 della Convenzione unica, delle informazioni sulle attività oggetto di concessione, sui loro costi e ricavi, e sui rapporti di controllo e collegamento del Concessionario medesimo con altri soggetti, nonché sull'esercizio delle</p>	<p>Art. 3, comma 1</p>	<p>Euro 100.000,00</p>

<p>facoltà di cui all'art. 33 comma 1 della medesima Convenzione</p>		
<p>Mancata certificazione del bilancio, ai sensi dell'art.11, comma 5, L. 498/92 e s.m.i., a mezzo di una società di revisione, anche se società non quotata in borsa, da scegliere ai sensi della normativa vigente</p>	<p>Art. 3, comma 1</p>	<p>Euro 1.000.000,00</p>
<p>Mancato mantenimento di adeguati requisiti di solidità patrimoniale, come disciplinato dall'art. 3 della Convenzione Unica</p>	<p>Art. 3, comma 1</p>	<p>Euro 500.000,00</p>
<p>Mancata previsione e mantenimento nel proprio statuto di idonee misure atte a prevenire i conflitti di interesse degli amministratori e, per gli stessi, speciali requisiti di onorabilità e professionalità, nonché per almeno alcuni di essi, di indipendenza</p>	<p>Art. 3, comma 1</p>	<p>Euro 200.000,00</p>

## ALLEGATO N

Mancato rispetto dell'obbligo di sottoporre gli schemi dei bandi di gara nei termini di cui agli artt. 3, comma 1, lett. q) e 33, comma 1, lett. b) della Convenzione Unica	Art. 3, comma 1 Art. 33, comma 1	Euro 200.000,00 a violazione
Mancato rispetto dell'obbligo di aggiudicare i contratti relativi alle procedure di affidamento nei termini di cui all'art. 33, comma 1, lett. a) della Convenzione Unica	Art. 3, comma 1 Art. 33, comma 1	Euro 100.000,00 a violazione
Mancato rispetto dell'obbligo di vietare la partecipazione alle gare per l'affidamento di lavori alle imprese, comunque collegate ai concessionari, che siano realizzatrici della relativa progettazione	Art. 3, comma 1	Euro 100.000,00 a violazione
Mancato rispetto, con riferimento agli affidamenti a terzi dei lavori, servizi e forniture, delle procedure di scelta del contraente	Articolo 3, comma 1, lettera q come modificato dal III Atto Aggiuntivo	Euro 100.000,00 per ogni violazione riscontrata
Mancato mantenimento, nel proprio statuto, della presenza nel Collegio Sindacale di un funzionario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Art. 3, comma 1	Euro 1.000.000,00
Mancato aggiornamento e messa a disposizione del Concedente del Catasto Stradale Informatizzato (art. 13, comma 6 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada")	Art. 3, comma 2	Euro 200.000,00
Mancata richiesta di preventiva autorizzazione del Concedente per l'esecuzione di operazioni nei termini di cui all'Art. 10 bis, della Convenzione	Art. 10 bis	Euro 5.000.000,00

Mancato rispetto dell'obbligo di dare immediata comunicazione al Concedente, in particolare, qualora constati la realizzazione di una nuova opera all'interno della fascia di rispetto dell'autostrada	Art. 3, comma 5	Euro 100.000,00
Mancato rispetto dell'obbligo di trasmettere al Concedente, entro due mesi dalla sua data di approvazione, il bilancio di esercizio approvato dall'Assemblea ed eventualmente il bilancio consolidato	Art. 10, comma 1	Euro 100.000,00
Mancato rispetto dell'obbligo di comunicare al Concedente, entro 30 giorni successivi all'operazione, le variazioni delle partecipazioni di cui al comma 2 dell'art. 10 della Convenzione e, entro 30 giorni dalla data di iscrizione nel Libro dei Soci, la variazione della composizione azionaria di cui al comma 3 dell'art. 10 della Convenzione, nei casi in cui quest'ultima variazione ecceda il 2 per cento	Art. 10, comma 4	Euro 100.000,00
Mancato rispetto dell'obbligo di comunicare al Concedente le eventuali modificazioni dello Statuto entro 30 giorni dalla loro attuazione	Art. 10, comma 4	Euro 25.000,00
Mancato rispetto dell'obbligo di corrispondere ai soggetti legittimati un canone annuo fissato in misura pari al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi	Art. 16	Euro 100.000,00
Mancato rispetto dell'obbligo di corrispondere un canone annuo, nella misura di cui all'art. 17 della Convenzione Unica, su tutti i ricavi conseguiti dalle subconcessioni sul sedime autostradale e dalle altre attività collaterali ivi svolte, comprese quelle relative allo sfruttamento per fini commerciali delle reti di telecomunicazioni	Art. 17	Euro 100.000,00

Mancata redazione, qualora non adottata, della Carta dei Servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi	Art. 35	Euro 1.000.000,00
Mancato aggiornamento annuale della Carta dei Servizi entro il 31 dicembre con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi nei termini di cui alla Convenzione Unica	Art. 35	Euro 200.000,00
Mancata ottemperanza alle richieste di informazioni da parte del Concedente relative alle attività oggetto della concessione, entro un termine congruo comunque non inferiore a cinque giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricezione della domanda, che potrà essere inviata anche via fax al numero che verrà indicato dal Concessionario. Per particolari richieste il Concedente potrà fissare un termine di risposta diverso, che dovrà comunque essere congruo, in ragione della natura delle informazioni		Euro 50.000,00 per ogni mancata risposta
Mancata ottemperanza alle richieste di informazioni da parte del Concedente connesse all'effettuazione dei controlli, entro un termine congruo comunque non inferiore a dieci giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricezione della domanda		Euro 50.000,00 per ogni mancata risposta
Trasmissione al Concedente di informazioni e documenti non veritieri, fatti salvi errori materiali:  di carattere tecnico di carattere amministrativo di carattere finanziario		Euro 50.000,00 Euro 100.000,00 Euro 200.000,00

<b>Capitolo 3</b>
<b>Penalità</b>

### *3.1 Ambito di applicazione delle penali*

Il presente Disciplinare fissa le fattispecie di inadempimento da parte del Concessionario alle disposizioni della Convenzione Unica a cui si applicano le penalità, ai sensi di quanto disposto dal comma 83 lett. h) dell'art. 2 del Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262, così come convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 novembre 2006, n. 286 ed s.m.i.

### *3.2 Entità delle penalità*

L'entità della penalità è determinata in misura fissa.

### *3.3 Competenza*

Il soggetto competente ad irrogare le penali di cui al presente disciplinare, è individuato, ai sensi dell'art. 2, comma 86 del Decreto Legge n. 262/2006, convertito con modificazioni nella Legge n. 286/2006 ed s.m.i., nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali.

### *3.4 Procedura per l'applicazione delle penalità*

La procedura per l'applicazione delle penali è descritta nell'articolo 8, comma 2, della Convenzione Unica, come modificato dal III Atto Aggiuntivo, ai sensi del quale il Concedente contesta al Concessionario l'inadempimento diffidandolo ad adempiere entro un congruo termine comunque non inferiore a trenta giorni e non superiore a novanta giorni che contestualmente gli assegna. Entro lo stesso termine il Concessionario può presentare le proprie controdeduzioni. In caso di inottemperanza alla diffida nel termine assegnato, di valutazione negativa delle predette controdeduzioni ovvero scaduto il termine senza che il Concessionario abbia risposto, il Concedente gli assegna con atto di intimazione un ulteriore termine, non superiore a trenta giorni, per adempiere, con dichiarazione che, decorso inutilmente detto termine, il Concedente applica le penalità indicate nella Convenzione Unica, come modificata dal III Atto Aggiuntivo, o nel presente Allegato sino alla data in cui il Concessionario avrà esattamente adempiuto alle obbligazioni di cui è contestato l'inadempimento ovvero le obbligazioni saranno per altre cause estinte.

Fermo restando quanto disposto all'art. 9 della Convenzione Unica, l'applicazione di penali ai sensi del presente Disciplinare e della Convenzione Unica come modificata dal presente Atto Aggiuntivo per un ammontare superiore al 2% del fatturato annuo, per due annualità consecutive, costituisce grave inadempimento.

Le penali vengono applicate a seguito di accertamento, da effettuarsi nel rispetto della normativa vigente, di inadempimento ad uno degli obblighi di cui in prosieguo rilevati, anche, a seguito di:

- a) richiesta di documenti, informazioni e dati inerenti le attività oggetto di concessione;
- b) accesso alle banche dati dal Concessionario inerenti le attività oggetto di concessione;
- c) accesso agli Uffici competenti e/o ai luoghi in cui occorre effettuare le rilevazioni utili al controllo inerenti le attività oggetto di concessione.



Gli inadempimenti che possono dare luogo a penali afferiscono alle seguenti tipologie di obbligazioni:

- Progettazione
- Esecuzione lavori
- Esercizio nonché disallineamenti rilevati a seguito dell'espletamento del programma annuale di monitoraggio.

<b>Capitolo 4</b>
<b>Penalità sulla Progettazione</b>

#### *4. Progettazione*

Il Concedente applica al Concessionario, in caso di violazioni afferenti la progettazione, oltre alle penali di cui all'art. 30 e 30-bis della Convenzione le seguenti penalità:

- mancato rispetto della prescrizione per cui i progetti devono indicare le caratteristiche delle opere e le cautele da osservare per gli attraversamenti di corsi d'acqua e delle strade pubbliche, nonché per gli allacciamenti a queste ultime;

Euro 100.000,00  
per ogni violazione

<b>Capitolo 5</b>
<b>Penalità sulla Esecuzione dei lavori</b>

#### 5 Esecuzione dei lavori

Il Concedente applica al Concessionario, in caso di violazioni afferenti l'esecuzione dei lavori, le penalità di cui all'art. 30 e 30-bis della Convenzione Unica.

<b>Capitolo 6</b>
<b>Procedura per l'applicazione delle penali per le fattispecie relative alla progettazione e all'esecuzione</b>

#### *6.1. Procedura per l'applicazione delle penali*

I ritardi accumulati su ciascuna opera e l'ammontare complessivo della penale viene misurata annualmente dal Concedente sulla base dei dati forniti dal Concessionario tramite la relazione di cui all'allegato E della Convenzione Unica.

Fermo restando quanto previsto nel punto 3.4, nel caso in cui il Concedente accerti un inadempimento da parte del Concessionario afferente gli obblighi derivanti dalla progettazione o dall'esecuzione delle opere assentite in concessione, di cui al presente Disciplinare, il medesimo Concedente potrà applicare la penalità nella misura fissata nel presente Disciplinare per lo specifico inadempimento, unitamente a quanto dovuto per spese postali e di notifica, ingiungendo il pagamento alla Società al suo rappresentante legale.

Le penali dovranno essere corrisposte dal Concessionario entro 20 (venti) giorni dalla ricezione della comunicazione della loro applicazione da parte del Concedente. L'ammontare di dette penali è versato in un conto corrente vincolato intestato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali. Trascorsi ulteriori venti giorni dalla data suddetta senza che la penale venga corrisposta, l'importo della stessa verrà incrementato del 10%.

In caso di mancato versamento oltre il termine predetto si provvederà ai termini di legge.

In aggiunta alle penali, il Concessionario è tenuto al risarcimento degli eventuali maggiori danni sopportati dal Concedente a causa del ritardato adempimento e/o della violazione di propri obblighi.

Se per il medesimo inadempimento sono previste altresì delle sanzioni ai sensi dell'art. 29 della Convenzione Unica, le penalità non si intendono alternative alle sanzioni.

<b>Capitolo 7</b>
<b>Penalità sulle attività di esercizio</b>

La presente sezione individua le aree di attività dell'esercizio autostradale e gli standard di servizio al cui rispetto il Concessionario è tenuto nonché i criteri per il calcolo delle penali in caso di inadempimento da parte del Concessionario stesso.

#### *7.1. Obblighi sottoposti a penale derivanti da disposizioni convenzionali*

Mancato rispetto dell'obbligo di presentare all'esame del Concedente entro il mese di novembre di ciascun anno, il programma dei lavori di ordinaria manutenzione. La classificazione degli interventi dei relativi interventi è riportata nell'allegato F alla Convenzione	Art. 3, comma 1	Euro 15.000,00 per ogni giorno di ritardo
Mancata attivazione e mantenimento di un servizio di soccorso stradale	Art. 3, comma 1	Euro 1.000.000,00
Mancato adempimento dell'obbligo di apporre, a proprie spese, i segnali indicatori di avvio in autostrada sulle strade pubbliche, su richiesta del Concedente e/o degli Enti locali, ed in accordo con gli Enti proprietari di dette strade		Euro 25.000,00 per ogni violazione accertata

**ALLEGATO N**

Apertura ed esercizio di ciascuna autostrada o dei tratti funzionali di essa o degli svincoli in assenza di esplicita autorizzazione del Concedente		Euro 25.000,00 per ogni giornata di violazione accertata
Esercizio delle facoltà di cui all'art. 31 della Convenzione, che interessano la sede delle autostrade e sue pertinenze, creando impegni verso terzi di durata superiore al periodo residuo di concessione dell'esercizio autostradale, in assenza di esplicita autorizzazione del Concedente	Art. 31	Euro 50.000,00
Mancata osservanza della prescrizione per cui allo scadere della concessione tutte le opere che, per l'esercizio delle concessioni di cui al comma 1 dell'art. 31, vengono costruite da terzi, su aree costituenti pertinenza dell'autostrada, sono trasferite in buono stato di conservazione in proprietà del Concedente allo scadere della concessione; gli atti del Concessionario, con i quali siano state accordate ai terzi le concessioni di cui alla lett. b) del comma 1 dell'art. 31, devono prevedere analogo obbligo del terzo in favore del Concedente	Art. 31	Euro 25.000,00 per ogni giorno di ritardo nel trasferimento
Mancata indicazione, da parte del Concessionario, ai concessionari dei servizi pubblici di linea, ai soggetti titolari delle concessioni relative alle occupazioni ed alle utilizzazioni della sede delle autostrade e relative pertinenze ed ai soggetti terzi che erogano le attività strumentali e ausiliarie, delle cautele che devono essere osservate	Art. 31, comma 4	Euro 50.000,00
Concessione, in assenza del preventivo benessere del Concedente, a particolari categorie di utenti forme di abbonamento per il transito sulle autostrade o altre agevolazioni, finalizzate a facilitare la riscossione dei pedaggi o ad incrementare il traffico sulle autostrade	Art. 32, comma 1	Euro 25.000,00 per iniziativa

7.2. Obblighi sottoposti a penale derivanti da disposizioni del Concedente

Mancato rispetto dell'obbligo di informare il concedente di eventuali accordi ufficiali tra il Concessionario ed enti od organismi diversi che abbiano diretto impatto sull'esercizio autostradale		Euro 10.000,00 per ogni violazione accertata
Mancato rispetto dell'obbligo di assicurare i servizi all'utenza autostradale nel periodo delle festività, nei termini indicati dal Concedente		Euro 25.000,00 per ogni giorno in cui non è assicurato il servizio
Mancato rispetto di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 10.07.2002 - Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo dei cantieri di lavoro		Euro 20.000,00 a violazione
Mancato rispetto dell'obbligo di applicazione dell'art. 23 del Nuovo Codice della strada - pubblicità lungo le tratte autostradali in concessione. Non sono soggette a penali pubblicità abusiva apposta da terzi		Euro 20.000,00 a violazione
Mancato rispetto dell'obbligo di trasmissione della situazione di avanzamento della spesa relativa a lavori di ordinaria manutenzione del 1° semestre anno in corso, entro il 31 luglio di ciascun anno		Euro 20.000,00 per ogni mancata trasmissione
Mancato rispetto dell'obbligo di invio schede di contabilità analitica su base annuale entro il 31 marzo di ogni anno e su base trimestrale entro il 10 maggio per il primo trimestre, 10 agosto per il secondo trimestre, 10 novembre per il terzo trimestre		Euro 20.000,00 per ogni mancato invio

Mancato rispetto dell'obbligo di invio, preventivo, delle indicazioni di inizio e termine delle deviazioni adottate in occasione di particolari ed onerosi lavori da eseguirsi lungo la rete autostradale di competenza, che comportino significativi impatti sul traffico di durata non inferiore a cinque giorni		Euro 100.000,00 per ogni mancato invio
Mancato ripristino, salvo comprovate oggettive difficoltà operative, delle parti della struttura autostradale danneggiata con perdita di funzionalità a seguito di incidenti stradali, massimo entro 3 giorni dal verificarsi del sinistro		Euro 20.000,00 a violazione
Mancata tenuta delle registrazioni di eventi di significativa turbativa al traffico registratisi sulla rete autostradale per un periodo di dodici mesi		Euro 500.000,00

### *7.3 Procedura di applicazione delle penali*

Fermo restando quanto previsto al punto 3.4, nel caso in cui il Concedente accerti un inadempimento da parte del Concessionario afferente gli obblighi relativi all'esercizio delle opere assentite in concessione, di cui al presente Disciplinare, il medesimo Concedente potrà applicare la penalità nella misura fissata nel presente Disciplinare per lo specifico inadempimento, unitamente a quanto dovuto per spese postali e di notifica, ingiungendo il pagamento alla Società al suo rappresentante legale.

Le penali dovranno essere corrisposte dal Concessionario entro 20 (venti) giorni dalla ricezione della comunicazione della loro applicazione da parte del Concedente. L'ammontare di dette penali è versato in un conto corrente vincolato.

In aggiunta alle penali, il Concessionario è tenuto al risarcimento degli eventuali maggiori danni sopportati dal Concedente a causa del ritardato adempimento e/o della violazione dei propri obblighi.

Se per il medesimo inadempimento sono previste altresì delle sanzioni ai sensi dell'art. 29 della Convenzione, le penalità non si intendono alternative alle sanzioni.

<b>Capitolo 8</b>
<b>Il Programma Annuale di Monitoraggio</b>

### 8.1 Rispetto dei livelli dei servizi

Ferma restando l'attività ordinaria di vigilanza da parte del Concedente, il rispetto dei livelli dei servizi da parte del Concessionario è verificato dal Concedente stesso sulla base di un programma annuale di monitoraggio e controllo svolto dal Concedente medesimo in contraddittorio con il Concessionario.

I controlli inerenti l'allineamento con gli standard di riferimento dei livelli di servizio vengono effettuati seguendo le modalità che saranno contenute nel Programma Annuale di Monitoraggio. Il Programma verrà definito dal Concedente in accordo con il Concessionario e riguarderà i tratti non interessati da cantieri.

Tutte le eventuali segnalazioni del Concedente dovranno essere verificate in contraddittorio con il Concessionario che sarà invitato a partecipare alla verifica.

Il Programma Annuale di Monitoraggio, aggiornato a cadenze annuali, dovrà prevedere due visite annue su ogni tratta da effettuare in contraddittorio con il concessionario e dovrà contenere:

- l'elenco degli elementi soggetti a valutazione con la definizione esplicita:
  - del campo di applicazione;
  - dei parametri da rilevare;
  - dello standard di riferimento;
- l'indicazione della suddivisione in tronchi della rete del Concessionario. Ogni tronco dovrà avere lunghezza non superiore ad 80 km. Ogni segnalazione dovrà riferirsi ad uno dei tronchi in cui è stata suddivisa la rete;
- l'indicazione del personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti autorizzato ad effettuare i controlli nonché riportare l'indicazione del personale del Concessionario autorizzato a partecipare alle visite di controllo;
- il numero di controlli previsti nell'anno uguale per tutte le società concessionarie.

### 8.2 Elementi sottoposti a valutazione e relativi standard di riferimento

Le penali riguardano eventuali deficit di efficienza (e la loro corretta manutenzione) di alcuni elementi del corpo autostradale sulle tratte non interessate da cantieri.

Gli elementi da sottoporre a valutazioni riguarderanno:

- il grado di illuminazione dell'autostrada e delle sue pertinenze;
- lo stato della segnaletica orizzontale e verticale;
- lo stato di efficienza delle barriere di sicurezza;
- lo stato di manutenzione del verde;
- lo stato di integrità della rete di recinzione autostradale;
- lo stato della pavimentazione stradale;
- i blocchi della circolazione dovuti ad eventi metereologici;
- tutti i parametri tecnici fissati da norme cogenti, nei termini dalle stesse imposti.

Per tutti gli elementi di cui sopra, vengono definiti:

1. *Il campo di applicazione.* Il campo di applicazione descrive l'elemento dell'autostrada cui si riferisce lo standard.

2. *I parametri da rilevare.* Le valutazioni si baseranno esclusivamente su misurazioni oggettive di parametri quantitativi da raffrontare a standard precisi e rappresentativi della reale efficienza delle manutenzioni effettuate.
3. *Lo standard di riferimento.* Lo standard di riferimento rappresenta una misura concordata al di sotto della quale viene attivata la procedura per l'applicazione delle penali. Gli standard fissati da norme sugli elementi sottoposti a valutazione sono da acquisirsi quali standard di riferimento.
4. *La procedura operativa di rilevamento.* La procedura di rilevamento della penale è, di norma, effettuata in contraddittorio.

Di seguito, per ogni elemento di valutazione viene esplicitato il campo di applicazione e definiti i valori di altri parametri.

1. Illuminazione stazioni di esazione
  - Parametro: n. lampade spente/n. lampade totali
  - Standard di riferimento: 20% di lampade spente sul totale delle lampade monitorate in stazione
2. Illuminazione svincoli
  - Parametro: n. lampade spente/n. lampade totali
  - Standard di riferimento: 15% di lampade spente sul totale delle lampade monitorate nello svincolo
3. Illuminazione corsia accelerazione e decelerazione Area di Servizio
  - Parametro: n. lampade spente/n. lampade totali
  - Standard di riferimento: 15% di lampade spente sul totale delle lampade monitorate nelle corsie di accesso ed uscita dall'A.d.S.
4. Illuminazione punti di Interconnessione
  - Parametro: n. lampade spente/n. lampade totali
  - Standard di riferimento: 15% di lampade spente sul totale delle lampade monitorate nelle zone di interconnessione
5. Illuminazione Galleria – Intera lunghezza
  - Parametro: n. lampade spente /n. lampade totali quando non sono disponibili sistemi ridondanti di illuminazione
  - Standard di riferimento: 10% di lampade spente sul totale di quelle monitorate nella galleria
6. Illuminazione Galleria – tratto all'imbocco
  - Parametro: n. lampade spente /n. lampade totali quando non sono disponibili sistemi ridondanti di illuminazione
  - Standard di riferimento: 10% di lampade spente sul totale di quelle monitorate nella galleria
7. Segnaletica Orizzontale – Asse Autostradale e pertinenze – Retroriflettenza
  - Parametro: retroriflettenza segnaletica orizzontale;

- Standard di riferimento: 100 cd/m<sup>2</sup> sul 90% su tratte minime di 20 km monitorate
8. Segnaletica Orizzontale – Asse Autostradale e pertinenze – Presenza e completezza
- Parametro: presenza della segnaletica orizzontale
  - Standard di riferimento: 95% su tratte minime di 20 km monitorate
9. Segnale Verticale di pericolo e prescrizione – Asse Autostradale e pertinenze
- Parametro: leggibilità compromessa della segnaletica verticale
  - Standard di riferimento: 95% della segnaletica verticale visibile su tratte minime di 20 km monitorate
10. Segnaletica Verticale di indicazione Asse Autostradale e pertinenze
- Parametro: leggibilità compromessa della segnaletica verticale
  - Standard di riferimento: 90% della segnaletica verticale visibile su tratte minime di 20 km monitorate
11. Catadiottri - efficienza
- Parametro: visibilità compromessa da ostacoli o comunque privi di riflettanza
  - Standard di riferimento: 90% su tratte minime di 20 km monitorate
12. Catadiottri – presenza
- Parametro: n. catadiottri mancanti sul n. totale previsto
  - Standard di riferimento: 90% su tratte minime di 20 km monitorate
13. Segnalazione luminosa cuspidi di stazione
- Parametro: n. segnali spenti in relazione alla totalità di quelli presenti nella stazione.
  - Standard di riferimento: 15% segnali spenti sul totale dei presenti nella stazione monitorata
14. Barriere di sicurezza danneggiata da incidenti
- Parametro: barriere di sicurezza danneggiata da incidenti.
  - Standard di riferimento: barriera di sicurezza integra lungo l'intera estensione della rete, escluse le barriere danneggiate da incidenti verificatesi nell'arco dei 7 gg. precedenti o il cui danneggiamento è stato segnalato o denunciato nei 7 gg. precedenti.
15. Stato della pavimentazione – Asse Autostradale e pertinenze
- Parametro: presenza di abrasioni della pavimentazione di profondità  $h$  e di superficie  $S$ .
  - Standard di riferimento:  $h >$  dello strato di usura su tutta superficie considerata;  $S > 100 \text{ cm}^2$  per ciascuna abrasione.



- Questo parametro va escluso dal novero di quelli che concorrono alla sanzione per eccesso di segnalazioni.

### 16. Manutenzione verde – Asse Autostradale e pertinenze

- Parametro: altezza “h” dell’erba nell’area compresa tra l’arginello e 1,5 m dallo stesso, per lunghezza minima di 100 m / Km.
- Standard di riferimento:  $h < 40$  cm dal piano viabile.

### 17. Recinzione autostradale incluse le Aree di Servizio

- Parametro: presenza di apertura nelle recinzioni in misura pari o superiore a 20 cm.

### 18. Aree di servizio e di sosta

Per quanto attiene alle aree di servizio, verranno individuati, di intesa tra Concedente e Concessionario, ulteriori e definiti parametri, nonché determinati i relativi standard di riferimento, ad integrazione del presente Disciplinare. Tale individuazione verrà definita tra le parti prima della sottoscrizione della Convenzione unica.

I controlli inerenti all’allineamento con gli standard di riferimento, secondo quanto stabilito dal Programma Annuale di Monitoraggio, vengono effettuati da personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti autorizzato che procede alla visita periodica accompagnato da rappresentanti del Concessionario.

La procedura di applicazione della penale relativa ai mancati ripristini si articola nelle seguenti fasi:

1. a conclusione di ciascuna visita, vengono raccolte, in apposito verbale sottoscritto dai rappresentanti intervenuti, tutte le segnalazioni relative a disallineamenti dei parametri rispetto allo standard;
2. nel caso di assenza di segnalazioni la visita si conclude positivamente, sempre con verbale, e non viene attivata alcuna procedura di penalità;
3. nel caso siano state fatte segnalazioni, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti notifica in forma scritta al Concessionario la non soddisfazione degli standard di riferimento sulle tratte oggetto di visita; assegna contestualmente un tempo pari a 10 giorni lavorativi per il ripristino degli standard;
4. comunicazione scritta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti da parte del Concessionario dell’avvenuto intervento di ripristino nei tempi fissati per lo standard di riferimento relativamente alle segnalazioni di cui al punto precedente;
5. è fatta salva la possibilità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di disporre verifiche per controllare l’avvenuto ripristino;
  - se la verifica risulta positiva nessuna penalità;

- se la verifica risulta negativa, applicazione della penalità con comunicazione scritta al Concessionario.

Alla fine di ciascun anno vengono conteggiati il numero dei mancati ripristini di tutti i tronchi gestiti. La penalità complessiva annua dovuta a fronte dei mancati ripristini si determina attraverso la seguente formula:

$$TP = Nmr \cdot lmr$$

Dove:

TP = totale penalità complessiva annua per mancati ripristini

Nmr = numero mancati ripristini

lmr = importo unitario della penalità per i mancati ripristini.

Per il primo anno lmr è pari a 100.000 euro

Per gli anni successivi l'importo è aggiornato al 100% dell'indice ISTAT.

### **Blocco dell'autostrada per precipitazioni nevose ed allagamenti – Procedura di applicazione della penale.**

L'eventuale penalità per un blocco dell'autostrada dovuto a precipitazioni nevose ed allagamenti coinvolgendo sia profili gestionali che infrastrutturali, è disciplinata da una apposita procedura che consiste:

1. nella verifica da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed in contraddittorio con il Concessionario, che il blocco sia riconducibile ad inadempienze gestionali dirette del Concessionario stesso sulla base delle procedure condivise;
2. se la verifica è positiva applicazione della penale.

Per la determinazione del valore della penale nel caso di blocco (S) è fissato, d'intesa con le concessionarie autostradali, l'*Introito Unitario di Settore* (lus) caratteristico dell'intera rete autostradale a pedaggio. Con *Introito Unitario di Settore* si intende l'introito da pedaggio realizzato annualmente dall'insieme di tutte le concessionarie sul totale del traffico annuo espresso in veicoli\*km. L'introito da pedaggio annuo complessivo è considerato al netto dell'IVA e dei sovrapprezzi di cui alla L. 296/2006, art. 1, comma 1021, e si riferisce all'anno precedente a quello della eventuale applicazione della penalità.

Il valore della penale nel caso di blocco a causa neve/allagamenti S è così calcolato:

$$S = lus \times TGM \times L \times \frac{h}{24}$$

dove:

- L rappresenta il numero di km del tronco autostradale soggetti a blocco moltiplicato per il numero delle carreggiate compreso tra due caselli con un minimo di km 80;
- TGM indica il volume di traffico medio annuo della tratta oggetto di blocco;
- h la durata temporale del blocco espressa in ore;

- lus (Introito unitario di settore) rappresenta l'introito da pedaggio realizzato annualmente dall'insieme di tutti i Concessionari sul totale del traffico annuo espresso in veic\*Km.

### *8.3 Segnalazioni di inadempimento: Procedura di applicazione della penale*

Per ciascuno dei tronchi della rete di competenza del Concessionario vengono conteggiate il numero delle segnalazioni effettuate nell'ambito del Programma Annuale di Monitoraggio.

Alla fine di ciascun periodo di riferimento (un esercizio annuale), per ogni concessionario, si conteggiano il numero dei tronchi (Nt15) nei quali il numero di segnalazioni verificate risulta superiore a 15 (ma minore di 30) e il numero dei tronchi (Nt30) nei quali il numero di segnalazioni verificate risulta maggiore di 30.

In aggiunta a quanto precede è dovuta una penale aggiuntiva determinata attraverso la seguente formula:

$$PS = Nt15 It15 + Nt30 It30$$

dove:

PS = totale penalità annua relativa alle segnalazioni

It15 = importo unitario della penale dovuta sui tronchi dove si è registrato un numero di segnalazioni maggiore di 15 ma minore di 30

It30 = Importo unitario della penale dovuta sui tronchi dove si è registrato un numero di segnalazioni maggiore di 30.

Per il primo anno It15 e It30 valgono rispettivamente 40.00 euro e 80.000 euro.

Per gli anni successivi l'importo è aggiornato nella misura del 100% dell'indice ISTAT.

<b>Capitolo 9</b>
<b>Revisioni e/o integrazioni</b>

Il presente Disciplinare potrà essere integrato e/o modificato, previo accordo tra Concedente e Concessionari, ogni cinque anni.

Allegato O

Attestazione dei requisiti di  
solidità patrimoniale

Autostrade per l'Italia S.p.A.

## Requisiti di Solidità Patrimoniale

---

### Rapporto di solidità Patrimoniale (Debt Service Coverage Ratio – DSCR)

Il Concessionario, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 3, lettera o) della Convenzione, è tenuto, al termine di ciascun esercizio, a dimostrare il rispetto del seguente rapporto di solidità patrimoniale calcolato sulla base dei dati consuntivi risultanti dall'ultimo bilancio approvato:

$$\frac{\text{FCO}}{\text{SD}} > 1,2$$

dove:

FCO = flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito

SD = servizio del debito

Il flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito (FCO) di ciascun esercizio è calcolato sulla base dei dati consuntivi dell'ultimo bilancio approvato ed è dato dalla somma algebrica delle seguenti poste di bilancio:

- (+) Utile dell'esercizio
- (+) Oneri (proventi) fiscali
- (-) Imposte sul reddito corrisposte
- (+) Oneri finanziari netti
- (+) Ammortamenti
- (+) Accantonamenti per rischi
- (+) Accantonamenti per oneri
- (+) Variazione fondo spese ripristino e sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili
- (+) Svalutazioni (ripristini) di valore
- (+) Quota riscontata dei ricavi relativi alla X Investimenti
- (=) **Flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito**

Il servizio del debito (SD) è pari alla rata annua costante, comprensiva della quota interessi e della quota capitale, necessaria al rimborso entro la scadenza della concessione del debito finanziario netto di fine esercizio risultante dall'ultimo bilancio approvato, assumendo un tasso di interesse di mercato.

Il valore del servizio debito (SD) è il risultato della risoluzione della seguente equazione:

$$\sum_{t=1}^s \frac{SD}{(1+i)^t} = DN$$

dove:

s = anni di durata residua della concessione

i = tasso di interesse di mercato pari alla media del tasso Euribor a 3 mesi rilevato nell'ultimo mese dell'esercizio di riferimento, maggiorato di un margine dell'1%

DN = debito finanziario netto di fine esercizio risultante dall'ultimo bilancio approvato.

Il debito finanziario netto (DN) è dato dalla somma algebrica delle seguenti poste di bilancio:

- (+) Passività finanziarie correnti
- (+) Passività finanziarie non correnti
- (-) Disponibilità liquide e mezzi equivalenti
- (-) Altre attività finanziarie correnti
- (-) Altre attività finanziarie non correnti
- (=) Debito finanziario netto**

Il debito finanziario netto (DN), calcolato come sopra, sulla base delle poste risultanti dall'ultimo bilancio approvato, è inoltre maggiorato dell'importo delle garanzie reali (pegni e ipoteche) e/o personali (fidejussioni) e dei finanziamenti concessi dal Concessionario a società in via diretta o indiretta controllate o partecipate operanti nel settore delle infrastrutture.

Nel caso in cui il Concessionario disponga tra le proprie fonti di finanziamento di finanziamenti infruttiferi (o a tasso agevolato), il valore del debito finanziario netto (DN) di fine esercizio di cui sopra è rettificato della differenza tra il valore nominale del debito infruttifero e il valore attuale netto dello stesso calcolato al medesimo tasso di cui sopra.

Il Concessionario è tenuto annualmente a comunicare al Concedente, entro 15 giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio, il calcolo del rapporto di cui sopra attestando il rispetto del vincolo di solidità patrimoniale richiesto pari a 1,2. Il Concessionario provvede congiuntamente a trasmettere al Concedente le informazioni necessarie ai fini della verifica del corretto computo del rapporto, allegando altresì dichiarazione, da parte della società incaricata della revisione contabile del bilancio, di asseverazione della correttezza del computo fornito.

Qualora dal computo del debito finanziario netto (DN), come sopra calcolato sulla base del bilancio di esercizio approvato, risulti una posizione finanziaria netta creditoria, il rispetto del requisito patrimoniale si intende assolto, fermo restando che il Concessionario è tenuto a trasmettere al Concedente, nei medesimi tempi di cui al precedente paragrafo, le informazioni necessarie ai fini della verifica del corretto computo della posizione finanziaria creditoria e della relativa asseverazione da parte della società incaricata della revisione contabile del bilancio.

Qualora dal bilancio di esercizio approvato il rapporto di cui sopra risulti inferiore al livello minimo richiesto pari a 1,2, il Concedente provvede ai sensi dell'art. 8 della Convenzione alla comunicazione al Concessionario dell'inadempimento fissando un congruo termine, comunque non inferiore a 3 mesi, entro il quale il Concessionario dovrà provvedere a riequilibrare il rapporto al livello minimo richiesto mediante aumenti di capitale sottoscritti e versati da parte degli azionisti o strumenti assimilabili ovvero altri strumenti od operazioni idonee volte alla riduzione dell'esposizione debitoria. Nel caso in cui, decorso il termine di cui sopra, il Concessionario non abbia posto rimedio all'inadempimento, il Concedente può attivare la procedura di risoluzione della concessione per grave inadempimento di cui all'art. 9 della Convenzione.

La concessionaria dovrà cercare di ottenere e mantenere un rating di "Investment Grade" da almeno una delle principali Agenzie di rating (Moody's, Standard & Poor's o Fitch).

La concessionaria si impegna, in occasione della predisposizione della bozza di bilancio da sottoporre all'Assemblea, a inviare al Concedente:

-nel caso in cui, successivamente al termine del 18° mese dalla data di efficacia dell'Atto Aggiuntivo, non abbia ottenuto il rating di "Investment Grade";

-pur in presenza di un indice DSCR superiore a 1,2;

-se verrà proposto all'Assemblea di approvazione di bilancio un importo da distribuire di dividendi;

una relazione esplicativa che fornisca evidenza, tenendo conto anche dell'importo dei dividendi proposto, delle modalità di copertura del fabbisogno finanziario dei successivi 18 mesi, assicurando per tale periodo e fino al raggiungimento del predetto rating, a garanzia degli impegni previsti in concessione, un apporto di mezzi propri (autofinanziamento) non inferiore al 40% della spesa per investimento prevista (il rapporto E/D=40/60 è stato individuato da ART quale ratio medio di settore da applicare al calcolo del WACC).

**Rapporto finanziario - Loan Life Coverage Ratio (LLCR)**

L'indice "Loan Life Coverage Ratio" (LLCR), consente di valutare la rischiosità di un determinato livello di indebitamento ed è calcolato, ad ogni aggiornamento del Piano Economico Finanziario, come rapporto tra il valore attuale netto (VAN) dei Flussi della gestione operativa (valutati fino all'ultimo anno di rimborso del debito) incrementato della liquidità, e l'ammontare del debito in essere al momento della valutazione.

Si evidenzia che il livello di indebitamento, che concorre in modo determinante alla definizione della Posizione Finanziaria Netta della società, ha come obiettivo di avere un adeguato rating (Investment Grade), anche in funzione degli sfidanti programmi di investimento.

Il tasso di attualizzazione dei flussi corrisponde al costo medio della provvista del debito a medio/lungo termine, come risultante dall'ultimo bilancio approvato.

$$\frac{\text{VAN - Flusso Gestione Operativa incrementato della liquidità}}{\text{Debito Finanziario}}$$

dove:

VAN - Flussi gestione operativa incrementato della posizione finanziaria netta = somma di:

- valore attuale netto dei Flussi di liquidità della gestione operativa compresi tra l'istante di valutazione e l'ultimo anno di rimborso del debito;
- liquidità

Debito Finanziario = saldo debito finanziario all'istante di valutazione

$$\sum_{t=1}^s \frac{\text{Flusso Gestione Operativa}}{(1+i)^t} = \text{VAN (Flusso Gestione Operativa)}$$

dove:

s = anni di durata residua della concessione

i = costo medio del debito della Concessionaria

VAN - Flussi gestione operativa = valore attuale netto dei Flussi di liquidità della gestione operativa compresi tra l'istante di valutazione e l'ultimo anno di rimborso del debito



Il Flusso di liquidità della gestione operativa è dato dalla somma algebrica delle seguenti poste, direttamente desumibili dallo schema di Piano Economico Finanziario (Tabella 1 – Conto Finanziario):

(+)	Utile (Perdita) netto di esercizio	
(+)	Accantonamenti e ammortamenti	
(+)	Oneri finanziari da attualizzazione	
(-)	Altri proventi (Proventi da subconcessioni)	<hr/>
(=)	<b>Autofinanziamento</b>	
(+)	Variazione capitale circolante netto operativo	<hr/>
(=)	<b>Flusso di liquidità della gestione corrente</b>	
(-)	Costi capitalizzati	
(-)	Investimenti in beni reversibili	
(+)	Contributi in conto impianti	
(-)	Investimenti in beni non reversibili	
(-)	Investimenti per immobilizzazioni immateriali	
(+/-)	Saldo altri flussi gestione operativa	<hr/>
(=)	<b>Flusso di liquidità della gestione operativa</b>	

Il debito finanziario è dato dalla somma algebrica delle seguenti poste, direttamente desumibili dallo schema di Piano Economico Finanziario (Tabella 4 – Conto Finanziamenti):

(+)	Prestiti consolidati con garanzia dello Stato	
(+)	Prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	
(+)	Fondo Centrale Garanzia	
(+)	ANAS	
(+)	Prestiti da contrarre a medio-lungo termine	<hr/>
(=)	<b>Debito finanziario</b>	

## ALLEGATO O

### Indice di solidità patrimoniale

DETERMINAZIONE DEL DSCR	Riferimento PEF	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
- Autofinanziamento	(1.4)	1.174.809	1.541.854	1.643.393	1.662.869	1.721.055	1.936.214	2.034.961	2.162.691	2.216.023	2.340.710	2.488.870	2.603.664	2.677.899	2.849.213	3.031.984	3.143.548	3.589.608	4.046.202	4.639.707
- Rettifica oneri finanziari netti	(2.31)-(2.34)-(2.36)	310.104	361.372	321.066	459.703	526.076	549.473	570.623	570.801	621.417	586.319	560.508	497.693	492.174	392.816	312.919	279.370	205.515	137.222	-34.952
(=) Flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito (FCO)		1.484.913	1.903.226	1.964.459	2.122.572	2.247.131	2.485.687	2.605.584	2.733.492	2.837.440	2.927.029	3.049.378	3.101.357	3.170.073	3.242.029	3.344.903	3.422.918	3.795.123	4.183.424	4.604.755
- Indebitamento Finanziario Netto	(4.16)	7.617.403	9.163.465	9.922.088	11.045.288	12.158.199	12.896.213	13.558.501	13.845.619	13.756.598	13.305.893	12.704.794	11.629.477	10.479.361	9.117.771	7.746.329	6.299.453	4.785.541	2.179.169	-1.247.945
- Finanziamenti concessi dal concessionario a società controllate o partecipate operanti nel settore delle infrastrutture		231.000	41.000	31.000	31.000	31.000	31.000	11.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(=) Debito finanziario netto (DN)		7.848.403	9.204.465	9.953.088	11.076.288	12.189.199	12.927.213	13.569.501	13.845.619	13.756.598	13.305.893	12.704.794	11.629.477	10.479.361	9.117.771	7.746.329	6.299.453	4.785.541	2.179.169	-1.247.945
Media mese di Dicembre 2019 EURIBOR a 3 mesi		-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%	-0,396%
Spread		1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%	1,000%
Tasso di interesse di mercato		0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%	0,604%
Valore servizio del debito (SD)		461.468	571.344	654.486	774.601	910.612	1.036.951	1.175.677	1.304.765	1.421.772	1.523.440	1.631.567	1.701.734	1.783.668	1.856.730	1.965.913	2.125.234	2.414.471	2.192.332	N/A
<b>DSCR (Calcolato secondo la CU - Vedi Allegato "O")</b>		<b>3,22</b>	<b>3,33</b>	<b>3,00</b>	<b>2,74</b>	<b>2,47</b>	<b>2,40</b>	<b>2,22</b>	<b>2,10</b>	<b>2,00</b>	<b>1,92</b>	<b>1,87</b>	<b>1,82</b>	<b>1,78</b>	<b>1,75</b>	<b>1,70</b>	<b>1,61</b>	<b>1,57</b>	<b>1,91</b>	<b>N/A</b>

### Indice di sostenibilità finanziaria

DETERMINAZIONE DEL LLCR	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
VAN del flusso di liquidità della gestione operativa incrementato della liquidità	20.471.625	19.730.224	20.334.712	21.231.235	22.730.588	22.749.912	22.948.822	23.045.338	22.786.838	21.740.420	20.824.710	19.701.727	18.083.053	15.423.485	12.800.872	10.857.582	7.122.796	4.163.962	-
Debito finanziario residuo	10.217.203	10.072.539	11.169.631	12.493.286	14.116.024	14.241.194	14.684.183	14.969.954	14.885.667	14.099.630	13.513.063	12.677.205	11.658.545	9.786.657	8.182.853	7.418.984	5.109.753	2.734.226	-
<b>LLCR</b>	<b>2,00</b>	<b>1,96</b>	<b>1,82</b>	<b>1,70</b>	<b>1,61</b>	<b>1,60</b>	<b>1,56</b>	<b>1,54</b>	<b>1,53</b>	<b>1,54</b>	<b>1,54</b>	<b>1,55</b>	<b>1,55</b>	<b>1,58</b>	<b>1,56</b>	<b>1,46</b>	<b>1,39</b>	<b>1,52</b>	<b>n.s.</b>
<b>LLCR - Costo medio del debito</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>

### Garanzie

In ottemperanza a quanto disposto dall'art. 3, lettera aa), il Concessionario è tenuto a non presentare – salvo che ciò sia strettamente finalizzato ad ottenere indirettamente, tramite finanziamenti infragruppo, maggiori risorse finanziarie a condizioni di mercato più efficienti e funzionali all'esercizio delle attività rientranti nell'oggetto sociale - finanziamenti o garanzie a favore di società controllanti, controllate o collegate ai sensi dell'art. 2359 del codice civile ovvero controllate o collegate dal/al medesimo controllate, fatta eccezione per le società controllate o collegate operanti nel settore delle infrastrutture viarie, fermo rimanendo il mantenimento dei requisiti di solidità patrimoniale di cui al presente allegato O. Restano in ogni caso fermi i finanziamenti e le garanzie già presentate alla data di efficacia della presente convenzione unica. Nei casi di cui sopra, il concessionario è tenuto a dare tempestiva comunicazione al Concedente.

Allegato P

Elenco del contenzioso oggetto di  
rinuncia

Autostrade per l'Italia S.p.A.

### Sezione 1

Di seguito i contenziosi oggetto di rinuncia promossi dal Concessionario relativamente alle attività di ricostruzione del viadotto, al sistema tariffario di cui al modello dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e alle disposizioni del D.L. n. 162/2019 convertito con Legge n. 8/2020.

- 1) Giudizio dinanzi al TAR Liguria (RG 849/2018)** - procedura di affidamento dei lavori di demolizione e ricostruzione del viadotto.
  - 1.1.** Con conseguente estinzione del **giudizio dinanzi al Consiglio di Stato (RG 163/2020)** - Ordinanza del TAR Liguria n. 929 del 6.12.2019.
  
- 2) Giudizio dinanzi al TAR Liguria (RG 848/2018)** - procedura di affidamento della direzione lavori e attività connesse.
  - 2.1.** Con conseguente estinzione del **giudizio dinanzi al Consiglio di Stato (RG 161/2020)** - Ordinanza del TAR Liguria n. 928 del 6.12.2019.
  
- 3) Giudizio dinanzi al TAR Liguria (RG 48/2019)** - richiesta del Commissario Straordinario di consegna dei tronchi autostradali funzionalmente connessi ai lavori di ricostruzione del viadotto.
  - 3.1.** Con conseguente estinzione del **giudizio dinanzi al Consiglio di Stato (RG 162/2020)** - Ordinanza del TAR Liguria n. 931 del 6.12.2019.
  
- 4) Giudizio dinanzi al TAR Liguria (RG 80/2019)** - richiesta del Commissario Straordinario delle somme relative alla ricostruzione e demolizione del viadotto.
  - 4.1.** Con conseguente estinzione del **Giudizio dinanzi al Consiglio di Stato (RG 164/2020)** - Ordinanza del TAR Liguria n. 932 del 6.12.2019.
  
- 5) Giudizio dinanzi al TAR Piemonte (RG 291/2019)** avverso le delibere ART nn. 16 e 71/2019.
  
- 6) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 2274/20)** per l'accertamento negativo dell'art. 35 del DL 162/2019.
  
- 7) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 2133/20)** per l'annullamento del provvedimento del Concedente prot. n. 31625 del 31 dicembre 2019 avente ad oggetto *"Aggiornamento tariffario per l'anno 2020"*.
  
- 8) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 2154/20)** per l'annullamento del provvedimento del Concedente prot. n. 58 del 3 gennaio 2020 avente ad oggetto *"Aggiornamento del Piano Economico – Finanziario- Adempimento sentenza TAR Lazio n. 13789/2019"*.
  
- 9) Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica (depositato il 3.4.2019)** per l'annullamento del provvedimento del Concedente prot. n. 27540 del 4 dicembre 2018.

- 10) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 7762/2019)**, per l'annullamento della comunicazione del 5 aprile 2019 del MIT – Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali.
- 11) Rinuncia agli effetti della sentenza del TAR Lazio 2.12.2019** che ha statuito l'obbligo del MIT di pronunciarsi sul PEF presentato da Aspi. **Consiglio di Stato (RG 10747/20)**.

Sezione 2

Di seguito i contenziosi oggetto di rinuncia promossi dal Concessionario avverso i provvedimenti del Concedente di approvazione di progetti/perizie di variante che hanno determinato tagli al quadro economico.

- 12) Giudizio dinanzi al TAR Toscana (RG 367/2018)** dopo incompetenza TAR Lazio (RG 2220/2009) per annullamento provv. ANAS prot. CDG - 1848 - P del 08/01/2009 di approvazione PV1, Firenze Nord-Firenze Sud, tratta B.
- 13) Giudizio dinanzi al TAR Toscana (RG 369/2018)** dopo incompetenza TAR Lazio (RG 8132/2012) per annullamento provv. ANAS prot. CDG - 96949 - P del 09/07/2012 di approvazione PV2, Firenze Nord-Firenze Sud, tratta B.
- 14) Giudizio dinanzi al TAR Toscana (RG 371/2018)** dopo incompetenza TAR Lazio (RG 13931/2014) per annullamento provv. MIT prot. SVCA - MIT 8052 - P del 08/09/2014 di approvazione PV3, Firenze Nord-Firenze Sud, tratta B.
- 15) Giudizio dinanzi al TAR Toscana (RG 278/2019)** dopo incompetenza TAR Lazio (RG 10510/2017) per annullamento provv. MIT prot. SVCA - MIT 13367 del 19/07/2017 di approvazione PV4, Firenze Nord-Firenze Sud, tratta B.
- 16) Giudizio dinanzi al TAR Toscana (RG 368/2018)** dopo incompetenza TAR Lazio (RG 3811/2009) per annullamento provv. ANAS prot. CDG-30552-P del 02/03/2009 di approvazione PV1, Firenze Nord-Firenze Sud, tratta C.
- a. Con motivi aggiunti impugnato Verbale di Collaudo.
- 17) Giudizio dinanzi al TAR Toscana (RG 370/2018)** dopo incompetenza TAR Lazio (RG 8133/2012) per annullamento provv. ANAS prot. 96953-P del 09/07/2012 di approvazione PV2, Firenze Nord-Firenze Sud, tratta C.
- a. Con motivi aggiunti impugnato Verbale di Collaudo.

**18) Giudizio dinanzi al TAR Toscana (RG 279/2019)** dopo incompetenza TAR Lazio (RG 10508/2017) per annullamento provv. MIT prot. 13361 del 19/07/2017 di approvazione PV4, Firenze Nord-Firenze Sud, tratta C.

a. Con motivi aggiunti impugnato Verbale di Collaudo.

**19) Giudizio dinanzi al Consiglio di Stato (RG 2364/2015)** avverso sentenza TAR Lazio n. 9292/2014, avente ad oggetto il provvedimento ANAS prot. CDG - 0148363 - P del 10/11/2011 di approvazione PV1, A1 Sasso Marconi-Barberino, lotto 5A.

**20) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 10111/2017)** per annullamento provv. MIT prot. 12750 del 11/07/2017 di approvazione PV 2,3 e 4, A1 Sasso Marconi-Barberino, lotto 5B.

**21) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 10118/2017)** per annullamento provv. MIT prot. 12911 del 13/07/2017 di approvazione PV 2 e 3, A1 Sasso Marconi-Barberino, lotti 6 e 7.

**22) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 11195/2013)** per annullamento provv. MIT prot. SVCA - MIT - 0006265 - P del 18/07/2013 di approvazione PV 4 e 5, A1 Sasso Marconi-Barberino, lotti 9,10 e 11.

**23) Giudizio dinanzi al TAR Toscana (RG 188/2019)** dopo incompetenza TAR Lazio (RG 7684/2011) per annullamento provv. ANAS del 06/06/2011 di approvazione PV 2, A1 Sasso Marconi-Barberino, lotto 12 e svincolo di Barberino.

**24) Giudizio dinanzi al TAR Toscana (RG 857/2015)** per annullamento provv. MIT prot. SVCA - MIT - 0002345 - P del 11/3/2015 di approvazione PV 2 e 3, A1 Sasso Marconi-Barberino, lotto 13.

**25) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 8126/2012)** per annullamento provv. ANAS prot. CDG - 96958 - P del 09/07/2012 di approvazione PV1, A1 Stazione Roma Nord e svincoli di Settebagni e Castelnuovo di Porto.

a. Con motivi aggiunti impugnato provv. MIT-SVCA 1472 del 12/02/2014 di approvazione della PV2.

**26) Giudizio dinanzi al TAR Lombardia (RG 2356/2017)** per annullamento provv. MIT prot. 12917 del 13/07/2017 di approvazione PV1, A4 quarta corsia tra svincolo Viale Certosa e Sesto San Giovanni.

**27) Giudizio dinanzi al TAR Liguria (RG 784/2017)** per annullamento provv. MIT prot. SVCA-MIT -15925 del 08/09/2017 di approvazione PV1, A7/A10/A12 Nodo di San Benigno, lotto 1.

**28) Giudizio dinanzi al TAR Veneto (RG 1156/2017)** per annullamento provv. MIT prot. 12844 del 12/07/2017 di approvazione PV1, A13 Stazione di Padova.

a. Con motivi aggiunti impugnato Verbale di collaudo.

**29) Giudizio dinanzi al TAR Emilia-Romagna (RG 215/2014)** per annullamento provv. ANAS prot. n. CDG 96943-P del 09/07/2012 di approvazione PV2, A14 terza corsia Rimini Nord-Pedaso, lotto 1A.

a. Con motivi aggiunti impugnato Verbale di collaudo.

**30) Giudizio dinanzi al TAR Emilia-Romagna (RG 396/2016)** per annullamento provv. MIT prot. n. 3840 del 09/03/2016 di approvazione PV3, A14 terza corsia Rimini Nord-Pedaso, lotto 1A.

a. Con motivi aggiunti impugnato Verbale di collaudo.

**31) Giudizio dinanzi al TAR Emilia-Romagna (RG 811/2017)** per annullamento provv. MIT prot. 13861 del 26/07/2017 di approvazione PV2, A14 terza corsia Rimini Nord-Pedaso, lotto 1B.

a. Con motivi aggiunti impugnato Verbale di collaudo.

**32) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 8136/2012)** per annullamento provv. ANAS prot. CDG - 96940 - P del 09/07/2012 di approvazione PV1, A14 terza corsia Rimini Nord-Pedaso, lotto 2.

**33) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 1269/2015)** per annullamento provv. MIT prot. SVCA - MIT 10154 del 17/11/2014 di approvazione PV2, A14 terza corsia Rimini Nord-Pedaso, lotto 2.

a. Con motivi aggiunti impugnato Verbale di collaudo.

**34) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 11299/2017)** per annullamento provv. MIT prot. SVCA-MIT -15927 del 08/09/2017 di approvazione PV3, A14 terza corsia Rimini Nord-Pedaso, lotto 2.

a. Con motivi aggiunti impugnato Verbale di collaudo.



- 35) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 8138/2012)** per annullamento provv. ANAS prot. CDG - 96952 - P del 09/07/2012 di approvazione PV 1, A14 terza corsia Rimini Nord-Pedaso, lotto 3.
- 36) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 11423/2017)** per annullamento provv. MIT prot. SVCA-MIT -15926 del 08/09/2017 di approvazione PV2, A14 terza corsia Rimini Nord-Pedaso, lotto 3.
- 37) Giudizio dinanzi al TAR Marche (RG 556/2017)** per annullamento provv. MIT prot. SVCA-MIT -15926 del 08/09/2017 di approvazione PV1, A14 terza corsia Rimini Nord-Porto Sant'Elpidio, lotto 5.
- 38) Giudizio dinanzi al TAR Lazio (RG 8140/2012)** per annullamento provv. ANAS prot. CDG - 96934 - P del 09/07/2012 di approvazione PV1, A14 terza corsia Rimini Nord-Pedaso, lotto 6B.
- 39) Giudizio dinanzi al TAR Marche (RG 9/2020)** per annullamento provv. MIT 25247 del 22/10/2019 di approvazione PV1, A14 terza corsia Rimini Nord-Porto Sant'Elpidio, lotto 5.

Allegato Q

Misure compensative sulle tariffe

Autostrade per l'Italia S.p.A.

## Misure compensative sulle tariffe

---

Di seguito vengono dettagliati, per anno e per tipologia, gli importi a carico della concessionaria, con particolare riferimento alle misure compensative sulle tariffe, rilevati dall'Accordo sottoscritto con il Concedente in data 14 ottobre 2021 nell'ambito della definizione consensuale del procedimento di contestazione di grave inadempimento.

In particolare, l'importo relativo alle misure compensative sulle tariffe è pari a € 509 milioni e risulta suddiviso nelle seguenti categorie:

- 1) € 241 milioni sono relativi agli sconti tariffari destinati alla generalità degli utenti durante l'intero anno;
- 2) € 18 milioni si riferiscono all'esenzione del pedaggio nell'area urbana genovese dell'anno 2021;
- 3) € 250 milioni sono relativi a sconti tariffari agli utenti per disagi a seguito di lavori effettuati sulla rete. Il periodo è stato individuato dal 2020 al 2025, poiché caratterizzato dal forte impulso dell'attività di manutenzione e investimenti legati al miglioramento della qualità dell'infrastruttura autostradale.

In merito alla modalità di attuazione dello "sconto tariffario" di cui al precedente punto 1), lo stesso viene applicato all'interno del PEF come segue:

- a) La tariffa di competenza della concessionaria (ante sovrapprezzo pedaggi e IVA), viene calcolata all'interno del PEF in base alla formula tariffaria definita dalla Delibera ART. La tariffa media annua complessiva viene adeguata annualmente in base agli incrementi tariffari previsti, calcolati sulla base delle modalità e dei principi definiti dal modello ART.
- b) A partire dal 1° gennaio 2021, data di applicazione del primo incremento tariffario calcolato con il modello tariffario ART, la tariffa media unitaria si incrementa annualmente dell'1,61%.

## ALLEGATO Q

c) Lo sconto tariffario generalizzato per tutta l'utenza si applica alla tariffa progressivamente riconosciuta dal 2021 fino al 2028, fino all'importo complessivo, netto del canone di concessione, pari a € 241 milioni, con le seguenti modalità:

- 1) mancato riconoscimento degli incrementi tariffari per l'anno 2021 stimato in € 43 milioni;
- 2) sconti sulla tariffa da applicare annualmente come segue: 1,61% nel 2022; 1,35% nel 2023; 1,10% nel 2024; 0,85% nel 2025; 0,60% nel 2026; 0,35% nel 2027; 0,07% nel 2028.

Gli altri sconti tariffari legati a una parte dell'utenza sono calcolati con le modalità descritte precedentemente, e in particolare tramite: (i) esenzione del pedaggio nell'area urbana genovese dell'anno 2021, per un importo complessivo pari a € 18 milioni; (ii) ulteriori sconti all'utenza all'interno di tratte specifiche, a ristoro dei disagi conseguenti agli interventi effettuati sulla rete, per un importo complessivo pari a € 250 milioni nel periodo, 2020-2025, caratterizzato dal forte impulso delle attività di manutenzione e investimenti legati al miglioramento della qualità dell'infrastruttura autostradale .

Alla fine del quinquennio regolatorio, nel 2024, il concedente e il concessionario procederanno ad una verifica degli importi effettivamente consuntivati nel periodo, relativamente agli impegni previsti. In particolare, gli effetti degli sconti all'utenza verranno valutati sulla base dei volumi di traffico effettivamente consuntivati fino al 2023. In base al risultato, il Concedente potrà richiedere ad ASPI di rivedere gli importi previsti per gli anni successivi, per le varie tipologie di oneri, al fine di compensare entro due anni dall'avvio del nuovo periodo regolatorio le eventuali variazioni negative e/o positive rispetto ai dati previsionali del PEF consuntivate fino al 2023. Tale riprogrammazione non potrà determinare variazioni annuali superiori al +/- 10% rispetto agli importi sotto riportati restando fermo l'importo complessivo determinato a carico della concessionaria.

<b>MISURE COMPENSATIVE SULLE TARIFFE</b>										
	<b>al 2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Totale 2020-2028</b>
<i>€/Milioni</i>										
<b>Effetto sconti tariffari alla generalità degli utenti</b>	0	<sup>1)</sup> 43	51	44	37	29	21	13	3	<b>241</b>
<b>Effetto esenzione area Genova</b>	0	18								<b>18</b>
<b>Effetto sconti per disagio lavori</b>	30	45	45	45	45	40	0	0	0	<b>250</b>
<b>Totale misure compensative sulle tariffe</b>	<b>30</b>	<b>106</b>	<b>96</b>	<b>89</b>	<b>82</b>	<b>69</b>	<b>21</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>509</b>

(1) stima mancato riconoscimento incrementi tariffari per l'anno 2021 da Atto Transattivo

Di seguito si riporta una tabella con il dettaglio delle variazioni tariffarie attese dallo sviluppo del Piano Economico Finanziario del presente Atto Aggiuntivo, derivanti dall'implementazione della Delibera 71/2019, nonché la tariffa unitaria media sia al lordo che al netto degli sconti tariffari applicati in forza del citato Accordo sottoscritto con il Governo.

# ALLEGATO Q

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	
<b>Tariffa unitaria media non linearizzata</b>																					
<i>di cui:</i>																					
Tariffa di Gestione (Tgt)		0,01429	0,01424	0,01420	0,01415	0,01411	0,01406	0,01402	0,01397	0,01393	0,01389	0,01400	0,01416	0,01427	0,01439	0,01450	0,01462	0,01476	0,01488	0,01501	
Tariffa di Costruzione (Tkt)		0,05229	0,05120	0,05170	0,05210	0,05452	0,05741	0,05924	0,06032	0,06051	0,05992	0,05911	0,05827	0,05669	0,05412	0,05137	0,04875	0,04617	0,04337	0,04066	
Subtotale (Tt)		0,06658	0,06544	0,06590	0,06625	0,06863	0,07148	0,07325	0,07429	0,07444	0,07381	0,07311	0,07243	0,07097	0,06851	0,06587	0,06336	0,06094	0,05825	0,05566	
Tariffa per Oneri Integrativi (Toi)		0,00000	0,01118	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	
<b>Totale componenti tariffarie</b>		0,06658	0,07662	0,06590	0,06625	0,06863	0,07148	0,07325	0,07429	0,07444	0,07381	0,07311	0,07243	0,07097	0,06851	0,06587	0,06336	0,06094	0,05825	0,05566	
Variazione annua		6,14%	15,08%	-18,99%	0,54%	3,58%	4,15%	2,49%	1,42%	0,19%	-0,85%	-0,94%	-0,93%	-2,02%	-3,47%	-3,84%	-3,83%	-3,83%	-4,41%	-4,44%	
Altre componenti tariffarie: Canoni di concessione (2,4%)																					
<b>Tariffa unitaria media complessiva</b>		0,00164	0,00188	0,00162	0,00163	0,00169	0,00176	0,00180	0,00183	0,00183	0,00181	0,00180	0,00178	0,00175	0,00168	0,00162	0,00156	0,00150	0,00143	0,00137	
Variazione annua		6,14%	15,08%	-18,99%	0,54%	3,58%	4,15%	2,49%	1,42%	0,19%	-0,85%	-0,94%	-0,93%	-2,02%	-3,47%	-3,84%	-3,83%	-3,83%	-4,41%	-4,44%	
<b>Tariffa unitaria media linearizzata</b>																					
<i>di cui:</i>																					
Tgt		0,01429	0,01429	0,01424	0,01420	0,01415	0,01411	0,01406	0,01402	0,01397	0,01393	0,01389	0,01400	0,01416	0,01427	0,01439	0,01450	0,01462	0,01476	0,01488	0,01501
Tkt		0,04844	0,04844	0,03831	0,05056	0,05165	0,05276	0,05388	0,05502	0,05617	0,05735	0,05854	0,05959	0,06062	0,06171	0,06282	0,06395	0,06510	0,06623	0,06742	0,06862
Tt		0,06273	0,06273	0,05256	0,06476	0,06581	0,06687	0,06794	0,06904	0,07015	0,07128	0,07243	0,07359	0,07478	0,07598	0,07721	0,07845	0,07971	0,08100	0,08230	0,08363
Toi		0,00000	0,00000	0,01118	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	
<b>Totale componenti tariffarie</b>		0,06273	0,06273	0,06374	0,06476	0,06581	0,06687	0,06794	0,06904	0,07015	0,07128	0,07243	0,07359	0,07478	0,07598	0,07721	0,07845	0,07971	0,08100	0,08230	0,08363
<b>Ipotesi di dinamica tariffaria</b>																					
	0,00%	0,00%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	
Altre componenti tariffarie: Canoni di concessione (2,4%)																					
<b>Tariffa unitaria media complessiva</b>		0,00154	0,00154	0,00157	0,00159	0,00162	0,00164	0,00167	0,00170	0,00172	0,00175	0,00178	0,00181	0,00184	0,00187	0,00190	0,00193	0,00196	0,00199	0,00202	0,00206
Variazione annua		0,00%	0,00%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	
<b>Tariffa unitaria media linearizzata - ripartizione leggeri pesanti</b>																					
<i>di cui:</i>																					
Tgt		0,01429	0,01429	0,01424	0,01420	0,01415	0,01411	0,01406	0,01402	0,01397	0,01393	0,01389	0,01400	0,01416	0,01427	0,01439	0,01450	0,01462	0,01476	0,01488	0,01501
di cui Tgt leggeri		0,01246	0,01246	0,01007	0,01238	0,01235	0,01231	0,01227	0,01223	0,01219	0,01215	0,01211	0,01211	0,01211	0,01211	0,01211	0,01211	0,01211	0,01211	0,01211	0,01211
di cui Tgt pesanti		0,02184	0,02184	0,03824	0,02172	0,02164	0,02157	0,02150	0,02149	0,02147	0,02140	0,02133	0,02140	0,02145	0,02149	0,02159	0,02235	0,02297	0,02376	0,02394	
Tkt		0,04844	0,04844	0,03831	0,05056	0,05165	0,05276	0,05388	0,05502	0,05617	0,05735	0,05854	0,05959	0,06062	0,06171	0,06282	0,06395	0,06510	0,06623	0,06742	0,06862
di cui Tkt leggeri		0,04225	0,04225	0,04053	0,04411	0,04506	0,04602	0,04700	0,04799	0,04900	0,05002	0,05106	0,05208	0,05313	0,05418	0,05524	0,05630	0,05737	0,05844	0,05951	
di cui Tkt pesanti		0,07405	0,07405	0,07103	0,07731	0,07897	0,08066	0,08237	0,08411	0,08588	0,08768	0,08950	0,09133	0,09318	0,09504	0,09691	0,09879	0,10068	0,10258	0,10449	
Tt		0,06273	0,06273	0,05256	0,06476	0,06581	0,06687	0,06794	0,06904	0,07015	0,07128	0,07243	0,07359	0,07478	0,07598	0,07721	0,07845	0,07971	0,08100	0,08230	0,08363
di cui Tt leggeri		0,05471	0,05471	0,05560	0,05649	0,05740	0,05833	0,05927	0,06022	0,06119	0,06218	0,06318	0,06419	0,06523	0,06628	0,06735	0,06843	0,06953	0,07065	0,07179	0,07295
di cui Tt pesanti		0,00950	0,00950	0,00974	0,00901	0,00611	0,01023	0,01087	0,01055	0,01075	0,01087	0,01125	0,01143	0,01167	0,01184	0,01194	0,01218	0,01238	0,01258	0,01278	
Toi		0,00000	0,00000	0,01118	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	
<b>Totale componenti tariffarie</b>		0,06273	0,06273	0,06374	0,06476	0,06581	0,06687	0,06794	0,06904	0,07015	0,07128	0,07243	0,07359	0,07478	0,07598	0,07721	0,07845	0,07971	0,08100	0,08230	0,08363
<b>Ipotesi di dinamica tariffaria</b>																					
	0,00%	0,00%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	
Altre componenti tariffarie: Canoni di concessione (2,4%)																					
<b>Tariffa unitaria media complessiva</b>		0,00154	0,00154	0,00157	0,00159	0,00162	0,00164	0,00167	0,00170	0,00172	0,00175	0,00178	0,00181	0,00184	0,00187	0,00190	0,00193	0,00196	0,00199	0,00202	0,00206
Variazione annua		0,00%	0,00%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	
<b>Impatto sulla tariffa linearizzata degli sconti applicati in forza dell'accordo Governativo</b>																					
<b>Tariffa unitaria media complessiva</b>		0,06427	0,06427	0,06530	0,06635	0,06742	0,06851	0,06961	0,07073	0,07187	0,07303	0,07421	0,07540	0,07662	0,07785	0,07910	0,08038	0,08167	0,08299	0,08433	0,08568
<b>Variazione annua PFR</b>		0,00%	0,00%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	
<b>Variazione annua pre-sconto all'utenza</b>		0,00%	0,00%	0,00%	3,25%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	1,61%	
<b>Sconto applicato</b>		-	-	-	-1,61%	-1,35%	-1,10%	-0,85%	-0,60%	-0,35%	-0,10%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
<b>Tariffa media complessiva scontata all'utenza</b>		0,06427	0,06427	0,06427	0,06528	0,06651	0,06775	0,06902	0,07031	0,07162	0,07298	0,07441	0,07590	0,07745	0,07905	0,08070	0,08240	0,08415	0,08595	0,08780	
<b>Variazione annua</b>		0,00%	0,00%	0,00%	1,58%	1,88%	1,87%	1,87%	1,87%	1,87%	1,89%	1,89%	1,91%	1,91%	1,91%	1,91%	1,91%	1,91%	1,91%	1,91%	