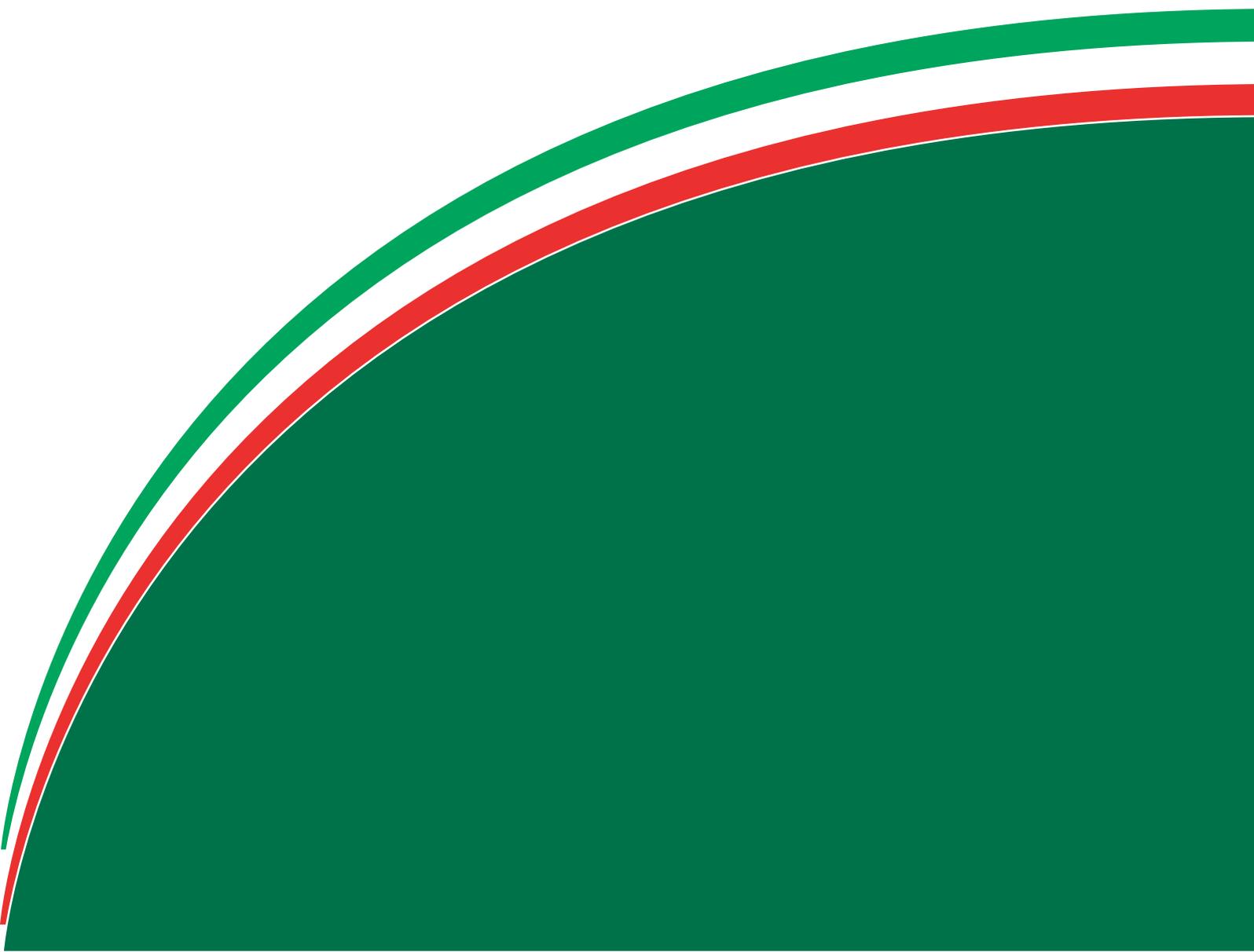




*Dipartimento per la Programmazione
e il Coordinamento della Politica Economica*

Relazione al CIPE sull'attività svolta dal NARS nel 2017



RELAZIONE AL CIPE SULL'ATTIVITÀ SVOLTA DAL NARS NEL 2017

INDICE

PREMESSA	2
1 IL NARS	3
1.1 IL RUOLO DEL NARS	3
1.2 LA COMPOSIZIONE DEL NARS	3
1.3 LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO	7
2 LE ATTIVITÀ SVOLTE DAL NARS NEL 2017	10
2.1 LE ATTIVITÀ NELL'AMBITO DELLA PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI PUBBLICA UTILITÀ	10
2.1.1 CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI A MEDIA-LUNGA PERCORRENZA 2017-2026	10
2.1.2 CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAV 2016-2019	12
2.1.3 CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS 2016-2020	13
2.2 LE ATTIVITÀ NELL'AMBITO DELLA DISCIPLINA REGOLATORIA DEL SETTORE AUTOSTRADALE	14
3 LE ATTIVITÀ DEL NARS A SUPPORTO DEL CIPE NELL'ULTIMO QUINQUENNIO: – UNO SGUARDO DI SINTESI	16
4 APPENDICE	19

PREMESSA

La presente relazione è resa al CIPE ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lett. e), del DPCM 25 novembre 2008.

La Relazione evidenzia l'attuale ruolo del NARS, dà conto degli sviluppi normativi nei settori di competenza del Nucleo, descrive le attività svolte nel corso del 2017.

1 IL NARS

1.1 IL RUOLO DEL NARS

Con delibera CIPE 8 maggio 1996, n. 81, è stato istituito il Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS) presso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, sulla base di quanto previsto dal punto 20 della delibera CIPE 24 aprile 1996, n. 65.

Il NARS opera, dal 2006, presso il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei Ministri¹, in base all'art. 1, comma 2, della legge 17 luglio 2006, n. 233, ed è disciplinato dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008, successivamente modificato con DPCM 2 agosto 2010.

Il Nucleo è un organismo tecnico di consulenza e supporto alle attività del CIPE in materia tariffaria e di regolazione dei servizi di pubblica utilità non regolamentati da una specifica Autorità di settore. In tale contesto, la sua attività si concretizza in particolare mediante l'espressione di pareri, resi al CIPE e alle Amministrazioni richiedenti, di raccomandazioni e di proposte operative nei settori di competenza.

Il NARS relaziona annualmente al CIPE sull'attività svolta.

AMBITI DI ATTIVITÀ DEL NARS A SUPPORTO DEL CIPE



1.2 LA COMPOSIZIONE DEL NARS

La composizione del NARS è regolamentata dal citato DPCM del 25 novembre 2008, così come modificato dal successivo DPCM del 2 agosto 2010.

Il NARS è composto, oltre che dal Capo del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri (di seguito «Dipartimento») in qualità di Coordinatore, anche dai rappresentanti, nonché da un supplente

¹ Il NARS ha originariamente operato presso il Ministero dell'economia e delle finanze.

per ciascun rappresentante per il caso di impedimento ovvero di precaria assenza di quest'ultimo, designati:

- a. dal Ministro dell'economia e delle finanze;
- b. dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- c. dal Ministro dello sviluppo economico;
- d. dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- e. dal Ministro (ora Sottosegretario) delegato per il coordinamento delle politiche europee;
- f. dal Ministro delegato per gli affari regionali e le autonomie;
- g. dal Ministro delegato per la semplificazione e la pubblica amministrazione;
- h. dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

Le funzioni di Segretario del NARS sono svolte da un dirigente di seconda fascia che, tra l'altro, coordina l'attività istruttoria, curata da apposita struttura composta da esperti di comprovata specializzazione universitaria, con particolare ed elevata professionalità nelle materie di competenza del NARS, nominati con decreto del Sottosegretario alla Presidenza con delega al CIPE.

Per la trattazione delle questioni concernenti le Misure di defiscalizzazione di cui all'art. 18 della legge n. 183/2011 nonché relative al "credito d'imposta" di cui all'art. 33 del D.L. n. 179/2012 la composizione del NARS è integrata con due ulteriori componenti designati, rispettivamente, dal Ministro dell'economia e delle finanze e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

FIGURA 1: COMPOSIZIONE, COORDINAMENTO E SUPPORTO TECNICO DEL NARS

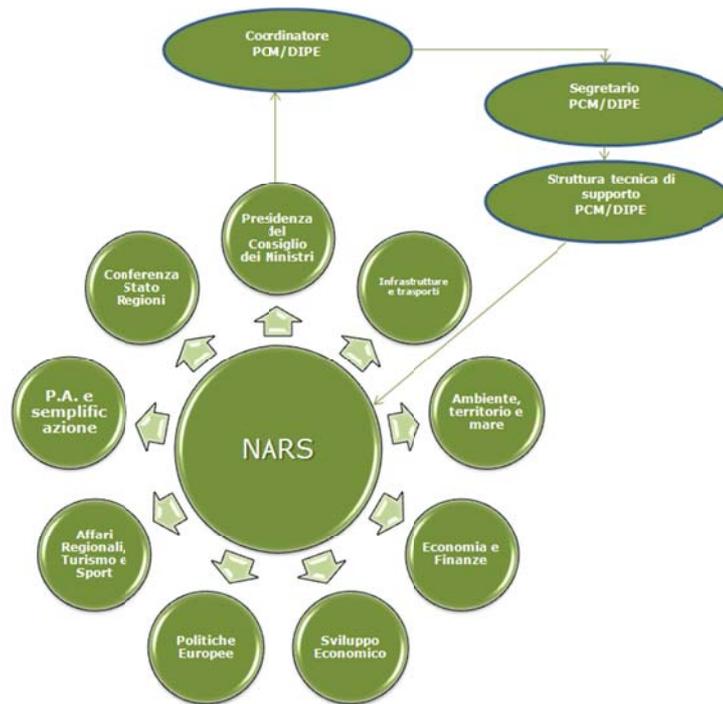
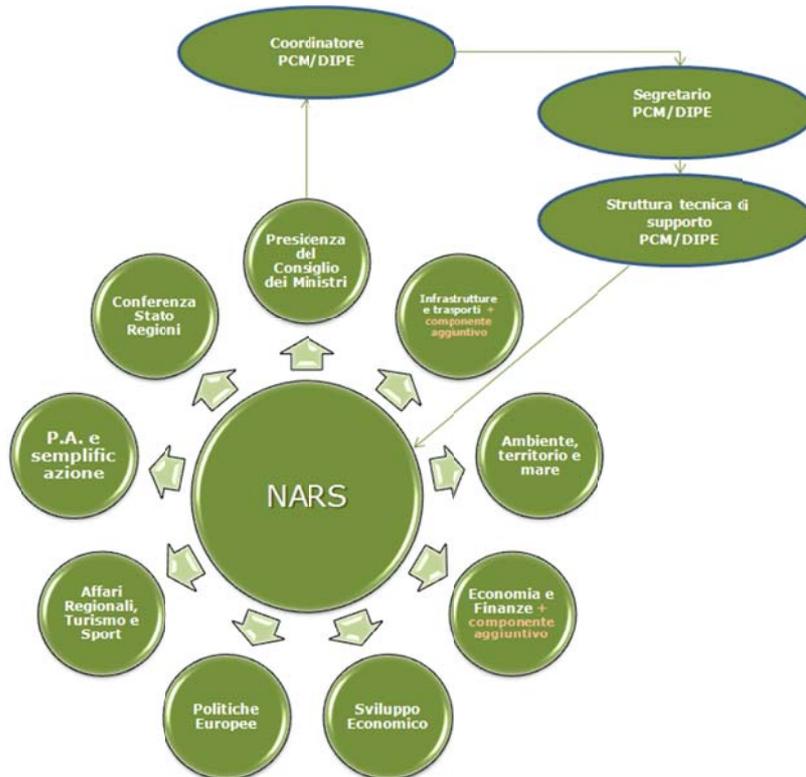


FIGURA 2: COMPOSIZIONE DEL NARS PER MISURE DI DEFISCALIZZAZIONE E ALTRE MISURE AGEVOLATIVE



La composizione del Nucleo per l'anno 2017 è rappresentata nella tabella1.

TABELLA 1 – LA COMPOSIZIONE DEL NARS NEL 2017

Presidenza del Consiglio dei Ministri	Cons. Ferruccio SEPE – <i>Coordinatore fino al 22/12/2017</i> Cons. Elisa GRANDE – <i>Coordinatore dal 23/12/2017</i> Avv. Gabriele Pasquini – <i>Segretario</i>
Ministero dell'economia e delle finanze	D.ssa Alessandra DAL VERME – <i>effettivo</i> D.ssa Nunzia VECCHIONE – <i>supplente</i> Componenti aggiuntivi ex art. 33, c.2 D.L. n. 179/2012 conv.to in L. n. 221/2012): Dr. Antimo PROSPERI – <i>effettivo fino al 13/9/2017</i> Dott. Gaetano MARESCA – <i>effettivo dal 14/9/2017</i>
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	Arch. Ornella SEGNALINI – <i>effettivo fino al 20/2/2017</i> Arch. Mauro COLETTA – <i>effettivo dal 21/2/2017 al 7/11/2017</i> Ing. Vincenzo CINELLI – <i>effettivo dall'8/11/2017</i> Dott.ssa M. Margherita MIGLIACCIO – <i>supplente fino al 20/2/2017</i> Arch. Ornella SEGNALINI – <i>supplente dal 21/2/2017 al 7/11/2017</i> Componenti aggiuntivi ex art. 33, c.2 D.L. n. 179/2012 conv.to in L. n. 221/2012): Dott.ssa F. Paola ANELLI – <i>effettiva fino al 20/2/2017</i> Dott. Antonio PARENTE – <i>effettivo dal 21/2/2017 al 7/11/2017</i> Arch. Maria Lucia CONTI – <i>effettivo dall'8/11/2017</i> Ing. Virginio DI GIAMBATTISTA – <i>supplente dal 21/2/2017</i>
Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare	Cons. Antonio AGOSTINI – <i>effettivo fino al 27/6/2017</i> Cons. Antonio CAPONETTO – <i>effettivo dal 28/6/2017</i> Dott. Giuseppe LO PRESTI – <i>supplente dal 28/6/2017</i>
Ministero dello sviluppo economico	Dr. Mario FIORENTINO – <i>effettivo dal 9/2/2017</i> D.ssa Emilia MASIELLO – <i>supplente</i>
Ufficio del Sottosegretario delegato per le politiche e gli affari europei	Cons. Diana Agosti – <i>effettivo</i> Dott.ssa Valentina Guidi – <i>supplente</i>
Ufficio del Ministro delegato per gli affari regionali e le autonomie	Cons. Antonio NADDEO – <i>effettivo</i> Dott. Giovanni VETRITTO – <i>supplente dall'8/2/2017</i>
Ufficio del Ministro delegato per la semplificazione e la pubblica amministrazione	Cons. M. Pia MARCONI – <i>effettivo fino al 26/1/2017</i> Dott.ssa Maria BARILA' – <i>supplente fino al 26/1/2017 (*)</i>
Conferenza permanente Stato Regioni e Province Autonome	Avv. Giuseppe CARANNANTE – <i>effettivo fino all'8/3/2017</i> Dott.ssa Gabriella MASSIDDA – <i>effettivo dal 9/3/2017</i> Avv. Giuseppe CARANNANTE – <i>supplente dal 9/3/2017</i>

(*) Con nota n. 196 del 26 gennaio 2017 il Capo di Gabinetto del Ministro per la semplificazione e la P.A. ha reso nota la propria decisione di non procedere alla nomina del proprio rappresentante nel NARS.

Il Nucleo, nella propria attività, ricorre anche al contributo di Organismi tecnici (Banca d'Italia, ISTAT e altri) e può operare attraverso gruppi di lavoro tematici, il cui coordinamento è affidato a esperti delle singole materie.

Gli esperti del NARS attivi nel 2017 sono riportati nella seguente tabella 2.

TABELLA 2: ESPERTI NARS 2017

Esperto	Area
Ing. Mauro Calzecchi - <i>Da novembre 2017</i>	tecnico ingegneristica
Arch. Gemma Gigli	tecnico ingegneristica
Dott. Pasquale Marasco	economico-finanziaria
Avv. Walter Mazzitti - <i>Fino a giugno 2017</i>	giuridica
Ing. Enrico Menduni de Rossi	tecnico ingegneristica
Ing. Michele Mongelli - <i>Da novembre 2017.</i>	tecnico ingegneristica
Ing. Caterina Pedacchio	tecnico ingegneristica
Avv. Paolo Piacenza	giuridica
Cons. Roberto Proietti	giuridica
Dott. Giuseppe Surdi	economico-finanziaria
Dott. Marco Tranquilli	economico-finanziaria

1.3 LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La cornice normativa che definisce il perimetro di azione del NARS, inteso come l'insieme degli ambiti decisionali in merito ai quali il NARS è chiamato a rendere al CIPE il proprio parere, è rappresentata dai seguenti articolati legislativi:

- articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183, recante "*Disposizioni urgenti per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato*";
- articolo 43, comma 1, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante "*Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici*";
- articolo 36, comma 6-ter, del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante "*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*";
- articolo 33, commi 2 e 3, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, recante "*Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese*";
- articolo 165, comma 6, e articolo 182, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, "*Codice dei contratti pubblici*", come modificati dal decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56.

L'articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183, come modificato dall'articolo 33, comma 3, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, disciplina le misure di defiscalizzazione previste al fine di favorire la realizzazione di nuove infrastrutture da eseguirsi con contratti di partenariato pubblico privato, riducendo ovvero azzerando il contributo pubblico a fondo

perduto in modo da assicurare la sostenibilità economica dell'operazione, tenuto conto delle condizioni di mercato. Inoltre, è previsto l'utilizzo delle predette misure di defiscalizzazione anche nel caso di infrastrutture di interesse strategico già affidate o in corso di affidamento, con contratti di partenariato pubblico privato, alla data di entrata in vigore della legge in oggetto, laddove risulti necessario ripristinare l'equilibrio del piano economico-finanziario.

In particolare, è previsto che il CIPE - previo parere del NARS - con propria delibera, adottata su proposta del MIT, di concerto con il MEF, determini sia l'ammontare del contributo pubblico a fondo perduto e delle risorse disponibili a legislazione vigente, sia l'ammontare delle misure di defiscalizzazione e del contributo necessario per il riequilibrio del piano economico finanziario. Allo scopo, è disposta l'integrazione del NARS con due ulteriori componenti, designati, rispettivamente, dal MEF e dal MIT.

L'articolo 43, comma 1, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, disciplina i procedimenti di approvazione degli aggiornamenti o delle revisioni delle convenzioni autostradali che comportano variazioni o modificazioni al piano degli investimenti o ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica. Nello specifico, è previsto che tali atti convenzionali siano sottoposti al parere del CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni. All'esito favorevole di tale procedura, i suddetti atti convenzionali sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla loro avvenuta trasmissione ad opera dell'amministrazione concedente.²

L'articolo 36, comma 6-ter, del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, disciplina l'approvazione della generalità dei contratti di programma e degli atti convenzionali tra Stato e gestori di servizi di interesse economico generale. Nello specifico, vengono confermate le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze e del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma, nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica.

L'articolo 33, comma 2, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, disciplina il riconoscimento delle misure di incentivazione alla realizzazione delle nuove opere infrastrutturali previste in piani o programmi approvati da amministrazioni pubbliche, di importo superiore a 50 milioni di euro, mediante l'utilizzazione dei contratti di partenariato pubblico-privato. Le misure in oggetto consistono sia nel riconoscimento di un credito di imposta a valere sull'IRES e sull'IRAP generate in relazione alla costruzione e gestione dell'opera, sia nel riconoscimento di un'esenzione dal pagamento del canone di concessione nella misura necessaria al raggiungimento dell'equilibrio del piano economico-finanziario.

In particolare, è previsto che il CIPE - previo parere del NARS - con proprie delibere, adottate su proposta del MIT, di concerto con il MEF, individui sia l'elenco delle opere che, per effetto dell'applicazione delle misure di incentivazione in oggetto, conseguono le condizioni di equilibrio economico-finanziario necessarie a consentirne il finanziamento, sia il valore complessivo delle opere che possono accedere alle agevolazioni. Allo scopo, è disposta l'integrazione del NARS con due ulteriori componenti, designati, rispettivamente, dal MEF e dal MIT.

² L'art. 16 decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 recante *"Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze"* entrato in vigore in data 29 settembre 2018, ha modificato da ultimo i contenuti del citato art. 43, al comma 1.

Infine, gli articoli 165, comma 6, e 182, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, "Codice dei contratti pubblici", come modificati dal decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56, disciplinano, rispettivamente, la revisione dei piani economico-finanziari dei contratti di concessione e di partenariato a seguito di fatti non riconducibili al concessionario o all'operatore economico e che incidono sull'equilibrio del piano economico finanziario. Nello specifico, nei casi suddetti è ammessa la possibilità di procedere a una revisione del piano economico finanziario, da attuarsi mediante la rideterminazione delle condizioni di equilibrio. La revisione deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo all'operatore economico e delle condizioni di equilibrio economico finanziario relative al contratto.

Nel caso di opere di interesse statale, ovvero finanziate con contributo a carico dello Stato, ai fini della tutela della finanza pubblica strettamente connessa al mantenimento della predetta allocazione dei rischi, la sopra citata revisione è subordinata alla previa valutazione del NARS. In tutti gli altri casi, invece, la sottoposizione degli atti documentali alla previa valutazione del NARS viene lasciata alla facoltà dell'amministrazione aggiudicatrice.

2 LE ATTIVITÀ SVOLTE DAL NARS NEL 2017

2.1 LE ATTIVITÀ NELL'AMBITO DELLA PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI PUBBLICA UTILITÀ

Nell'ambito degli strumenti della programmazione negoziata per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, la procedura relativa alla stipula dei Contratti di Programma (CdP) - nonché dei Contratti di Servizio (CdS) quando presentano i medesimi contenuti del contratto di programma - è disciplinata dalla delibera CIPE 22 giugno 2000, n. 63, che definisce l'iter e la tempistica per la sottoscrizione di ogni contratto tra l'amministrazione competente e l'ente che eroga il servizio.

Inoltre, come stabilito dall'articolo 36 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) è competente in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica.

Con specifico riferimento ai servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico nel rispetto della normativa comunitaria e nell'ambito delle risorse iscritte in bilancio, ai sensi dell'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166, come modificato con decreto legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, e successive modificazioni ed integrazioni, è previsto che tali servizi siano regolati attraverso Contratti di Servizio (CdS) pubblico aventi durata non inferiore a cinque anni, i quali, prima della loro sottoscrizione, devono essere sottoposti al parere del CIPE (cfr. articolo 9, comma 3, della citata legge 29 novembre 2007, n. 222).

Per quanto riguarda specificamente il Contratto di programma ANAS, la legge 28 dicembre 2015, n. 208 (c.d. Legge di Stabilità 2016), all'articolo 1, comma 870, dispone che il CIPE debba approvare lo schema di contratto di durata quinquennale su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze per quanto attiene agli aspetti finanziari, demandando inoltre al Contratto medesimo la definizione del corrispettivo annuale da erogare ad ANAS S.p.A. a fronte delle opere da realizzare, sulla base del piano pluriennale degli investimenti e dei servizi da rendere sulla rete stradale in accordo con l'apposito programma di servizi.

Nel corso dell'anno 2017 il NARS, nell'ambito della propria attività di supporto al CIPE, ha reso il proprio parere in merito a diversi contratti di programma e di servizio, che presentano nell'arco della loro vigenza investimenti per circa 12,8 miliardi di euro, come nel dettaglio illustrato nei seguenti paragrafi.

2.1.1 CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI A MEDIA-LUNGA PERCORRENZA 2017-2026

Il NARS ha reso il parere n. 1, del 22 febbraio 2017, in merito allo schema di Contratto di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di passeggeri a media-lunga percorrenza 2017-2026 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, e Trenitalia S.p.A., esprimendo il proprio avviso favorevole e indicando una serie di osservazioni e raccomandazioni, che il CIPE ha fatto proprie nella successiva delibera n. 12 del 3 marzo 2017.

Il Contratto di Servizio (CdS) ha introdotto una serie di elementi innovativi rispetto agli accordi in precedenza pattuiti, sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo. Anzitutto è stata

aumentata la durata del Contratto a 10 anni, in luogo dei precedenti 6 anni, al fine di consentire una maggiore stabilità del rapporto, e al contempo è variato il volume dei servizi offerti, giunto a circa 25 Milioni di treni*km (al lordo dei bus sostitutivi), in aumento rispetto al precedente contratto. Inoltre, la struttura contrattuale presenta delle innovazioni in merito alle clausole relative alla qualità del servizio, al sistema di penali e all'introduzione della possibilità di affidamento a terzi di servizi diversi da quelli presenti nell'attuale offerta programmata, il che comporta, di conseguenza, un meccanismo di concorrenza per il mercato per un volume dei servizi pari al 10 per cento del totale.

Nel periodo 2017-2026 sono previsti investimenti complessivi per circa 970 milioni di euro, legati in via principale al miglioramento del materiale rotabile con l'acquisto di nuove carrozze, al *revamping* delle carrozze intercity notte e al piano di trasferimento dei convogli FB.

A seguito della propria istruttoria, il NARS sotto il profilo economico-finanziario, ha raccomandato da un lato l'adeguamento del tasso di congrua remunerazione ai criteri e alla prassi regolatoria tipica in analoghi settori regolati, suggerendo in particolare una riduzione del premio per il rischio di mercato considerato, e dall'altro lato ha proposto di individuare meccanismi di verifica annuale dei corrispettivi basati sulla certificazione della spesa per investimenti effettivamente sostenuta, oltre a prevedere meccanismi di verifica e aggiornamento del piano economico-finanziario su base triennale o quinquennale.

In relazione all'offerta programmata e al perimetro dei servizi, il Nucleo ha sottolineato, in fase di eventuale modificazione, la necessità di inserimento di nuove tratte o miglioramento di quelle esistenti complementari rispetto ai sistemi di trasporto regionale, al fine del potenziamento del servizio soprattutto nelle aree più difficili.

Sotto il profilo della qualità dei servizi, il NARS ha ribadito l'invito, già formulato nel precedente parere n. 6/2015, a prendere in considerazione sistemi in grado di assicurare l'utilizzo di strumenti *web 2.0*, attivando procedure partecipative dell'utenza per migliorare il monitoraggio e ridurre la differenza tra qualità "misurata" e "percepita". Inoltre, con riferimento alle penali relative alla puntualità, il Nucleo ha suggerito, tra l'altro, l'innalzamento del valore minimo garantito dal Concessionario, pari all'85%, anche in relazione alla immissione in servizio di nuovo materiale rotabile.

Più in generale, in relazione allo schema contrattuale, nel suggerire una serie di modifiche puntuali, il NARS ha raccomandato che il rischio delle politiche di *pricing* adottate per massimizzare i coefficienti di riempimento dei treni sia pienamente assunto dalla Società e che, fermo restando l'equilibrio della gestione del servizio e l'assetto dell'offerta programmata, ciò non comporti incrementi dei corrispettivi a carico dello Stato.

In merito alla possibilità, sopra citata, di affidare una quota dei servizi contrattuali a terzi attraverso procedure a evidenza pubblica, il NARS ha raccomandato di individuare quali servizi possano essere affidati, oppure le loro modalità di determinazione. Inoltre, il NARS ha proposto di determinare i criteri di revisione del piano economico-finanziario, per individuare con chiarezza sia gli elementi da scomputare ai fini della remunerazione sia le risorse da destinare ai servizi affidati.

A tutela delle finanze pubbliche, il NARS ha proposto di specificare che, nel caso di interruzioni di servizio dovute a disposizioni del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, il corrispettivo erogato dallo Stato alla Società sia ridotto in misura pari al pedaggio non corrisposto dalla Società stessa al Gestore.

Infine, il Nucleo ha raccomandato l'introduzione di una clausola di espressa rinuncia ad ogni eventuale contenzioso connesso all'applicazione dei contratti in precedenza stipulati alla sottoscrizione del nuovo CdS.

2.1.2 CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAV 2016-2019

Il NARS ha reso il parere n. 2 del 22 maggio 2017 in merito allo schema di Contratto di programma 2016-2019, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero della Difesa, ed ENAV S.p.A., esprimendo il proprio avviso favorevole e indicando una serie di osservazioni e raccomandazioni che il CIPE ha fatto proprie nella successiva delibera n. 46 del 10 luglio 2017.

Il Contratto di Programma ("CdP"), relativo al periodo 1° gennaio 2016 e 31 dicembre 2019, disciplina i servizi della navigazione aerea, i servizi in gestione a terzi, gli obiettivi e i parametri di sicurezza e di qualità dei servizi, l'efficientamento dei costi e tariffe, il piano degli investimenti, le attività di monitoraggio e il sistema delle penali, oltre agli obblighi di informazione, rendicontazione e trasparenza e i rapporti con altre istituzioni.

Il volume degli investimenti previsto dal CdP è proiettato fino al 2020 e ammonta complessivamente a circa 558 milioni di euro, di cui 436 milioni di euro previsti nel periodo 2016-2019, specificamente disciplinato dal Contratto in oggetto. Il Piano degli investimenti è articolato in due categorie: gli interventi c.d. "Core Business" - riguardanti l'innovazione delle infrastrutture tecnologiche operative, delle piattaforme e dei sistemi digitali che condizionano direttamente le attività aziendali in termini di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo - e gli interventi di "mantenimento e miglioramento" pianificati a supporto dei primi, riguardanti lo sviluppo gestionale e infrastrutturale e gli adeguamenti normativi delle infrastrutture. Tra gli interventi "Core Business" di particolare entità si annoverano quelli relativi ai sistemi ATM, ossia i sistemi di elaborazione delle informazioni necessarie per le operazioni di pianificazione e controllo del traffico aereo, per i quali sono previsti investimenti per 159 milioni di euro, pari a circa il 28 per cento del totale.

A valle dei propri approfondimenti istruttori, il NARS, oltre a raccomandare specifiche modifiche a misure tariffarie di terminale, ha rilevato la mancata specificazione del metodo di determinazione del tasso di congrua remunerazione del capitale investito, raccomandando al Ministero di settore di trasmettere la corrispondente proposta in merito, dandone informativa al CIPE. Questo elemento risulta sostanziale - anche in un'ottica di coerenza con il quadro regolatorio previsto dal CIPE - nelle attività propedeutiche alla determinazione degli obiettivi di performance economica e ai fini delle decisioni in sede europea per i successivi periodi regolatori. Il Nucleo, inoltre, ha proposto il recupero di eventuali extra remunerazioni derivanti dalle variazioni delle aliquote fiscali effettivamente applicate dalla normativa nazionale rispetto a quanto preventivamente ipotizzato.

Con riferimento agli obiettivi di performance qualitativa e agli obiettivi e indicatori di prestazioni, il NARS ha raccomandato, da un lato, l'estensione degli obiettivi di performance qualitativa anche ai 43 aeroporti con meno di 70 mila movimenti IFR annui (cosiddetti di "fascia 3"), o almeno a un loro sottoinsieme significativo e, dall'altro lato, ha rilevato la necessità di una maggiore chiarezza circa le modalità di determinazione degli indici-obiettivo, proponendo di dettagliare la procedura per la definizione degli obiettivi riferiti al Piano investimenti e di individuare nuove forme e modalità di monitoraggio del raggiungimento degli stessi.

Con riferimento agli obblighi di trasparenza, il NARS ha raccomandato di rendere disponibile agli utenti la Carta dei servizi ENAV approvata dagli organi competenti, mentre per le attività di monitoraggio e controllo sul corretto adempimento degli obblighi da parte della Società è stata segnalata l'opportunità di inclusione del CIPE tra i destinatari del rapporto annuale sullo stato di avanzamento dei progetti.

Infine, il NARS ha proposto al CIPE di invitare il Ministero di settore a istituire il tavolo tecnico previsto dall'art. 3 del CdP per definire, per la parte che riguarda l'ENAV (ossia, i servizi resi e i meccanismi di valutazione della performance e di tariffazione), il processo di razionalizzazione ed efficientamento del settore aeroportuale e dei relativi servizi dovuto all'attuazione delle statuizioni di cui al D.P.R. 17 settembre 2015, n. 201.

2.1.3 CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS 2016-2020.

Il NARS ha reso il parere n. 3 del 4 agosto 2017 relativo allo schema di Contratto di programma 2016-2020 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ANAS S.p.A., esprimendo il proprio avviso favorevole e indicando una serie di osservazioni e raccomandazioni che il CIPE ha fatto proprie nella delibera n. 65 del 7 agosto 2017.

Il Contratto di Programma (CdP) in oggetto disciplina le obbligazioni tra MIT e ANAS sia in merito alle attività di costruzione, manutenzione e gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio in diretta gestione di ANAS, sia in merito ai servizi garantiti su tutto il territorio nazionale di interconnessione, decongestione, salvaguardia e sicurezza del traffico, oltre a stabilire le modalità di finanziamento di tali attività, i relativi standard qualitativi, il cronoprogramma di realizzazione delle opere, le sanzioni e le modalità di verifica da parte del Ministero competente.

Il CdP regola in particolare il quinquennio 2017 – 2021, che costituisce il primo periodo regolatorio del piano economico-finanziario allegato al Contratto sviluppato fino al 2032. Gli investimenti previsti nei cinque anni di riferimento del Contratto ammontano complessivamente a oltre 11,4 miliardi di euro, di cui 7,4 miliardi di euro coperti da contribuzione pubblica, 3,4 miliardi di euro finanziati sulla base di un meccanismo di corrispettivo stabilito nel nuovo CdP e circa 600 milioni di euro di manutenzione diffusa.

A seguito del proprio esame istruttorio, il NARS ha raccomandato, con riferimento agli aspetti economico-finanziari, di garantire la correlazione tra corrispettivo totale, andamento del traffico e disponibilità delle opere, oltre a richiedere di specificare la modalità di determinazione dei fattori di remunerazione degli investimenti e di verificare di alcuni ulteriori elementi tecnici. Il NARS ha, altresì, raccomandato di disciplinare compiutamente il rischio di disponibilità della rete stradale in gestione.

Il Nucleo, oltre a segnalare che eventuali aggiornamenti del Contratto di Programma saranno approvati in conformità al quadro normativo vigente al momento dell'aggiornamento, ha raccomandato l'adeguamento dei quadri economici degli interventi a seguito dell'aggiudicazione e il calcolo degli oneri di investimento sulla base del costo al lordo dei ribassi d'asta, nel limite massimo dell'11,2 per cento, senza possibilità di ulteriori variazioni.

Il NARS ha rilevato l'opportunità di ricondurre pienamente la definizione degli importi da riconoscere in caso di risoluzione anticipata del contratto dello schema contrattuale (cd. "Valore Terminale") a quanto previsto dalla normativa nazionale e comunitaria, eliminando, in ogni caso, il riferimento al saldo delle poste figurative.

Per quanto attiene al sistema delle penali, il Nucleo ha raccomandato la necessità di specificare le penali per ogni singola progettazione, opera o servizio, in caso di mancato rispetto del cronoprogramma, invece di un loro generale riferimento a una categoria tipologica o elenco di interventi, oltre a suggerire, in relazione alle penali specificamente relative alla fase di progettazione, di definire in modo univoco l'importo massimo da corrispondere in caso di inadempimento contrattuale.

Inoltre, il NARS ha proposto di attribuire un ruolo attivo al Concedente in tema di approvazione/validazione dei progetti, vista la stretta correlazione di tale attività con il riconoscimento del corrispettivo contrattuale e con le eventuali applicazioni di penali.

Infine, il Nucleo ha raccomandato di introdurre nel CdP l'impegno di ANAS S.p.A. a collaborare con il DIPE per caratterizzare i CUP relativi agli interventi di interesse, provvedendo a inserire nella Banca dati delle Amministrazioni pubbliche (BDAP) tutti i dati aggiornati delle opere, in modo da garantire flussi costanti di dati e di notizie riguardanti il complesso delle attività.

2.2 LE ATTIVITÀ NELL'AMBITO DELLA DISCIPLINA REGOLATORIA DEL SETTORE AUTOSTRADALE

Nel corso del 2017 il NARS si è espresso, con parere n. 4 del 7 agosto 2017, in merito alla proposta di revisione delle linee guida relative alla regolazione del settore autostradale e delle procedure di aggiornamento dei piani economico finanziari, elaborata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) al fine di aggiornare le delibere del CIPE n. 39/2007 e n. 27/2013, soprattutto con riferimento alle modalità di determinazione del tasso di congrua remunerazione del capitale investito, e quindi del costo medio ponderato del capitale definito per via regolatoria, per adeguarle alle mutate condizioni dello scenario economico di riferimento.

In merito all'attività di regolazione, il CIPE, con delibera 20 dicembre 1996, n. 319, ha definito lo schema regolatorio a regime per il settore autostradale. Successivamente il Comitato, con la delibera n. 39 del 15 giugno 2007, ha ridefinito le disposizioni regolatorie relative alle concessioni autostradali, confermando i principi regolatori del settore già delineati nella delibera n. 319/1996, con particolare riferimento alla metodologia del *price cap* e alla durata quinquennale del periodo regolatorio.

Con lo scadere del primo periodo regolatorio per una molteplicità di concessionarie, il Comitato ha provveduto alla specificazione delle modalità di aggiornamento dei piani economico-finanziari integrando la delibera 39/2007 con la delibera CIPE del 21 marzo 2013, n. 27.

Alla luce della proposta del Ministero competente di modifica e integrazione di tale regime regolatorio, oggetto del parere del NARS sopra citato e della successiva delibera CIPE n. 68 del 2017, il Nucleo fornito una serie di considerazioni al CIPE.

Con riferimento alla determinazione del costo medio ponderato del capitale, il Nucleo ha raccomandato di aggiornare il valore della stima del premio per il rischio di mercato adottato (ERP), ribadendo che tale parametro debba essere valutato in fase di aggiornamento dei PEF alla luce sia degli effettivi andamenti dei tassi di remunerazione di mercato, sia della remunerazione delle attività prive di rischio, nonché di tutti gli altri elementi rilevanti.

Il NARS ha inoltre suggerito di adottare – per l'individuazione del costo del debito da considerare – il costo effettivo d'indebitamento della società concessionaria alla scadenza dell'ultimo anno del periodo regolatorio, ma con un limite superiore dato dalla somma tra il tasso di rendimento associato ad attività prive di rischio (*risk free*) e un premio al debito,

inferiore alla misura di due punti percentuali, determinato per ogni singola concessionaria sulla base delle proprie specifiche condizioni di accesso al capitale di debito. In merito alla rilevazione del costo effettivo di indebitamento, il NARS ha poi raccomandato la necessità che tale valore risulti dalle evidenze di bilancio, unitamente alla presenza di un'apposita attestazione della società concessionaria, certificata da società di revisione o dall'istituto finanziatore.

Al fine di garantire gli obiettivi di certezza regolatoria, trasparenza ed efficienza procedurale, il NARS ha, inoltre, condiviso la proposta del MIT circa la possibilità di individuazione di una data di riferimento per la determinazione dei valori (consuntivati) relativi all'ultimo anno del periodo regolatorio in scadenza, evidenziando che l'identificazione di una data certa, per svolgere la propria funzione, deve essere accompagnata necessariamente da una gestione efficace dei meccanismi procedurali.

Infine, il NARS ha raccomandato di procedere in ogni caso, al termine di ogni quinquennio regolatorio, a una verifica dei parametri che compongono il tasso di congrua remunerazione, ivi inclusa la stima del tasso di rendimento delle attività prive di rischio (tasso *risk free*), al fine di accertare la loro rispondenza alle effettive condizioni di mercato.

3 LE ATTIVITÀ DEL NARS A SUPPORTO DEL CIPE NELL'ULTIMO QUINQUENNIO: – UNO SGUARDO DI SINTESI

Oltre a quanto rappresentato per il 2017, si fornisce di seguito una sintesi delle attività svolte dal Nucleo, con il supporto della struttura degli esperti, nel corso dell'ultimo quinquennio.

L'attività si è rivolta principalmente alla regolazione dei servizi di pubblica utilità di competenza del CIPE, all'approvazione di contratti di servizi e di programma e al perseguimento degli obiettivi di tutela di finanza pubblica in un quadro di sviluppo degli investimenti per il Paese, e ha comportato la formulazione di 37 pareri resi al CIPE negli anni 2013-2017, oltre a diverse specifiche proposte regolatorie nei settori di competenza.

TABELLA 3: PARERI NARS 2013-2017

2013	2014	2015	2016	2017
Parere n. 1/2013 Linee Guida per l'applicazione delle misure previste dall'art. 18 della legge n. 183/2011	Parere n. 1/2014 Via del Mare: collegamento A4-Jesolo e litorali: Schema di convenzione e relativi allegati	Parere n. 1/2015 Aas: Misurazione Servizi resiper l'annualità 2013	Parere n. 1/2016 Collegamento Autostradale CAMPOGALLIANO SASSUOLO tra A22 e S.S. 467 "Pedemontana" – Misure di defiscalizzazione ai sensi dell'art. 18 della legge n. 183/2011.	Parere n. 1/2017 Contratto di Servizio a media e lunga percorrenza 2017 – 2026 per il trasporto ferroviario di passeggeri
Parere n. 2/2013 Adeguamenti tariffari dei pedaggi autostradali	Parere n. 2/2014 Collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, il valico del Gaggiolo ed opere connesse (Autostrada Pedemontana Lombarda) - Atto Aggiuntivo n. 2	Parere n. 2/2015 Itinerario Caianello – Benevento: Adeguamento 4 corsie della S.S. 372 "TLESINA" DAL KM 0+000 AL 60+900	Parere n. 1/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 2 settembre 2009 tra ANAS SpA e la Soc. "AUTOSTRADA DEI FIORI" p.A	Parere n. 2/2017 Contratto di Programma ENAV 2016 – 2019
Parere n. 3/2013 Requisiti di solidità patrimoniale delle concessionarie autostradali. Integrazione della delibera CIPE n. 39/2007 sulla regolazione del settore autostradale.	Parere n. 3/2014 Contratto di programma e Contratto di servizio ENAV 2010-2012 e 2013-2015	Parere n. 3/2015 Anis: Contratto di Programma 2015 – Parte Servizi	Parere n. 3/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 2 settembre 2009 tra ANAS SpA e la Soc. "AUTOSTRADA LIGURE TOSCANA" p.A.	Parere n. 3/2017 Contratto di Programma ANAS 2016 – 2020
Parere n. 4/2013 Schema di Convenzione per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del Corridoio intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna Valmontone	Parere n. 4/2014 Collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, il valico del Gaggiolo ed opere connesse (Autostrada Pedemontana Lombarda) - Atto Aggiuntivo n. 2	Parere n. 4/2015 Collegamento autostradale tra le Città di Brescia e Milano (c.d. Bre.Be.Mi.) - Atto Aggiuntivo n. 3"	Parere n. 4/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 2 settembre 2009 tra ANAS SpA e la Soc. "CAVI" p.A.	Parere n. 4/2017 Aggiornamento della regolazione economica delle Società concessionarie autostradali
Parere n. 5/2013 Schema di Convenzione per la gestione dell'Autostrada A21 e per la realizzazione di nuovi investimenti.	Parere n. 5/2014 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.A. e la Società MILANO SERRAVALLE – MILANO TANGENZIALI p.A.	Parere n. 5/2015 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.A. e la Società MILANO SERRAVALLE – MILANO TANGENZIALI p.A.	Parere n. 5/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 2 settembre 2009 tra ANAS SpA e la Soc. "SOCIETA' AUTOSTRADALE VALDOSTANE" p.A	
Parere n. 6/2013 Linea 4 della Metropolitana di Milano	Parere n. 6/2014 Schema di Convenzione per la gestione dell'Autostrada A21 e per la realizzazione di nuovi investimenti	Parere n. 6/2015 TRENITALIA: Contratto di servizi trasporto ferroviario passeggeri 2009 –2014 (Regime obbligo servizio pubblico): Atto aggiuntivo ricognitivo	Parere n. 6/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 2 settembre 2009 tra ANAS S.p.A. e la Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. - (SITAF)	
Parere n. 7/2013 Corridoio di viabilità autostradale Dorsale Centrale Civitavecchia - Orte – Mestre (Art. 18 L. 183/2011)	Parere n. 7/2014 Schema di Convenzione per l'affidamento in concessione della gestione e la manutenzione dell'autostrada A3 Napoli – Pompei – Salerno		Parere n. 7/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 28 luglio 2009 tra ANAS S.p.A. e Tangenziale di Napoli S.p.A.;	
	Parere n. 8/2014 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.A. e ATIVA S.p.A.		Parere n. 8/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 18 novembre 2009 tra ANAS S.p.A. e Autostrada Torino-Savona S.p.A	
	Parere n. 9/2014 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.A. e SATAP Tronco A21 S.p.A.		Parere n. 9/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 3 marzo 2010 tra ANAS S.p.A. e Autocamionale della CISA S.p.A	
			Parere n. 10/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.A. e la Soc. Autovie Venete p.a	
			Parere n. 11/2016 Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 9 luglio 2007 tra ANAS S.p.A. e la Soc. Autostrada Brescia Padova p.a	

Nell'ambito dei contratti di servizi e di programma, il NARS si è espresso sulla conformità degli atti convenzionali rispetto alle normative nazionali e comunitarie, oltre che ai principi regolatori, sulle modalità di tariffazione, sugli aspetti relativi a investimenti, sull'offerta programmata, sui livelli di qualità ed efficienza dei servizi resi e sulle loro modalità di misurazione. Oltre a quanto già indicato nel dettaglio per il 2017, il NARS ha reso pareri in merito ai seguenti *dossier*:

- schema di atto aggiuntivo ricognitivo al contratto di servizio pubblico 2009-2014 tra MIT e "Trenitalia S.p.A." e rimodulazione servizi annualità 2015.
- schemi di contratto di programma e di contratto di servizio 2010-2012 e 2013-2015 tra MIT ed "ENAV S.p.A.";
- misurazione della performance della concessionaria "ANAS S.p.A" in merito alle prestazioni rese nel 2013;
- contratto di programma 2015 – parte servizi tra MIT e "ANAS S.p.A.".

Il NARS ha svolto, inoltre, il suo compito di supervisione e analisi delle procedure di aggiornamento delle convenzioni autostradali e dei relativi piani economici finanziari, caratterizzati, nel complesso, da investimenti prospettici dell'ordine di 2 miliardi di euro su un quinquennio, a seguito della scadenza del primo periodo regolatorio, attraverso tredici pareri per il Comitato.

Il Nucleo ha altresì fornito al CIPE, su richiesta delle amministrazioni competenti, una serie di pareri in ambito regolatorio, propedeutici all'emanazione di deliberazione del Comitato volte a dare completezza al quadro regolatorio, aggiornandolo ove necessario. Si annoverano, in tale ambito, i pareri sulle modalità di aggiornamento dei piani economico-finanziari (2013, oltre che 2017) e sui requisiti di solidità patrimoniale delle concessionarie autostradali (2013).

Un altro esteso e rilevante ambito di attività del NARS è stato quello dell'attuazione delle disposizioni in tema di misure di defiscalizzazione, introdotte dall'articolo 18 della legge n. 183/2011, che, come noto, permettono la realizzazione di infrastrutture anche sopperendo all'assenza di contribuzione pubblica diretta. Il NARS, infatti, ha fornito al CIPE un supporto fondamentale per la tutela della finanza pubblica e per lo sviluppo infrastrutturale del Paese, sia attraverso la redazione di apposite linee guida, approvate con delibera CIPE n. 1/2013, sia attraverso l'emissione di pareri in merito alle richieste di applicazione delle misure di defiscalizzazione. I suddetti pareri, in particolare, hanno riguardato sia l'ambito del riequilibrio dei PEF – come nel caso del "collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, il valico del Gaggiolo ed opere connesse" (autostrada Pedemontana Lombarda) – sia l'ambito di realizzazione di nuovi tratti autostradali, come nel caso del collegamento autostradale "Campogalliano-Sassuolo".

Con riferimento al ripristino delle condizioni di equilibrio del PEF di una concessione durante la vigenza del contratto, le attività del NARS hanno riguardato sia le procedure di riequilibrio di concessioni autostradali - come nel caso del "Collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia, Bergamo e Milano" (Bre.Be.Mi.) e del prima citato "Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, il valico del Gaggiolo ed opere connesse" (Pedemontana Lombarda) – sia le procedure di riequilibrio di concessioni di trasporto pubblico locale, come nel caso della linea metropolitana M4 "Lorenteggio – Linate" del Comune di Milano.

Nell'ambito delle attività svolte dal NARS a supporto del CIPE è possibile, infine, menzionare le istruttorie esperite con riferimento ad alcune nuove convenzioni di concessione autostradale.

Infatti, fermo restando quanto disposto dall'art. 36 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012 n. 27, in merito ai compiti dell'Autorità dei trasporti, nel corso della XVII legislatura il NARS ha reso pareri, per quanto di competenza, in merito ai contenuti dei seguenti schemi di convenzione: collegamento Roma-Latina e Cisterna-Valmontone; autostrada A21 e realizzazione nuovi investimenti; autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno; collegamento A4-Jesolo e litorali; adeguamento della SS 372 "Telesina".

4 APPENDICE

TABELLA 4: VARIAZIONE DEL TRAFFICO AUTOSTRADALE NEL PERIODO 2007 - 2017

Tratte autostradali	Δ 07-13	Δ 13-17	Δ 07-17
Traforo M. Bianco (tratta italiana)	0,6%	13,8%	14,5%
Traforo G. S. Bernardo	5,8%	-7,5%	-2,1%
Traforo Frejus	-11,9%	14,0%	0,5%
Aosta-Traforo Monte Bianco	0,2%	12,9%	13,1%
Torino-Bardonecchia	-16,6%	10,1%	-8,2%
Quincinetto-Aosta	-15,0%	4,2%	-11,4%
Torino-Ivrea-Quincinetto	-20,7%	3,4%	-18,1%
Ivrea-Santhià	-13,0%	8,6%	-5,5%
Asti-Cuneo	-	22,0%	-
Torino-Savona	-11,2%	9,7%	-2,6%
Voltri-GravellonaToce (tratto Voltri-Alessandria e raccordo con A7)	-11,8%	8,7%	-4,1%
Voltri-GravellonaToce (tratto Alessandria-Gravellona e coll. con Santhià)	-14,3%	11,9%	-4,2%
Milano-Varese e Lainate Como-Chiasco	-6,1%	10,1%	3,5%
Diramazione A8/A26	-13,7%	10,5%	-4,7%
Pedemontana Lombarda	-	-	-
Milano-Serravalle	-6,9%	8,6%	1,1%
Serravalle-Genova	-10,3%	4,4%	-6,3%
Milano-Bologna	-9,2%	12,1%	1,8%
Brennero-Modena (tratto Brennero-Verona)	-6,5%	13,2%	5,8%
Brennero-Modena (tratto Verona-Modena)	-8,4%	11,7%	2,4%
Valdastico / Trento-Vicenza-Rovigo	-2,4%	69,2%	65,2%
Parma-La Spezia	-13,3%	10,2%	-4,5%
Bologna-Padova	-6,3%	7,3%	0,6%
Bologna-Ancona	-10,7%	11,6%	-0,4%
Raccordo di Ravenna	-9,1%	8,9%	-1,1%
Torino-Milano	-1,6%	5,0%	3,3%
Tangenziale Esterna di Milano (TEEM) (5)	-	-	-
Brescia-Milano (5)	-	-	-
Milano-Brescia	3,1%	3,1%	6,4%
Brescia-Padova	-8,3%	10,5%	1,3%
Padova-Mestre (A4 e A57) (6)	41,2%	66,6%	135,2%
Venezia-Trieste (7)	-11,3%	11,2%	-1,4%
Mestre-Belluno	0,7%	13,7%	14,5%
Udine-Tarvisio	-27,4%	13,1%	-17,8%
Torino-Piacenza	-17,6%	9,7%	-9,6%
Piacenza-Brescia (e dir. per Fiorenzuola) (2)	-10,2%	5,5%	-5,3%
Ventimiglia-Savona	-12,5%	6,2%	-7,0%
Savona-Genova	-10,3%	3,0%	-7,7%
Genova-Sestri Levante	-13,3%	5,3%	-8,6%
Sestri Levante - Livorno (con dir. Da Viareggio per Lucca e La Spezia)	-16,4%	8,6%	-9,2%
Livorno-Civitavecchia (Liv.-S.Pietro in Palazzi e Civitavecchia-Tarquinia)	1,4%	20,8%	22,6%
Bologna-Firenze	-13,2%	16,6%	1,2%
Firenze-Pisa N.	-14,0%	6,7%	-8,3%
Firenze-Roma	-12,7%	11,2%	-2,9%
Collegamento Firenze-Roma e Roma-Napoli	-19,8%	16,4%	-6,6%
Roma-Civitavecchia	-15,0%	4,9%	-10,8%
Roma-L'Aquila-Teramo e Roma-Pescara (tratto Roma-Torano) (3)	-12,2%	4,5%	-8,2%
Roma-Pescara (tratto Torano-Pescara)	-20,1%	1,1%	-19,2%
Roma-L'Aquila-Teramo e Roma-Pescara (tratto Torano-Teramo)	-9,3%	3,2%	-6,3%
Ancona-Pescara	-14,8%	10,3%	-6,0%
Roma-Napoli	-14,3%	7,6%	-7,8%
Caserta-Nola-Salerno	-6,1%	10,0%	3,4%
Napoli-Canosa	-14,4%	7,4%	-8,1%
Pescara-Lanciano	-20,7%	6,3%	-15,7%
Lanciano-Canosa	-22,1%	11,9%	-12,8%
Canosa-Bari-Taranto	-22,6%	14,5%	-11,4%
Tangenziale di Napoli	-12,6%	0,1%	-12,4%
Napoli-Salerno	-8,0%	17,3%	8,0%
Messina-Catania	-12,6%	14,7%	0,2%
Messina-Palermo	-13,6%	-3,7%	-16,8%
TOTALE (4)	-10,3%	11,6%	0,1%

Fonte: elaborazioni su dati AISCAT e ASR Lombardia (vari anni).

TABELLA 5: INTENSITÀ DI UTILIZZO DELLE TRATTE AUTOSTRADALI (VEICOLI-KM IN MILIONI SU KM) E VARIAZIONE

Tratte autostradali	2007	2013	2017	Δ 07-13	Δ 13-17
Trafo G. S. Bernardo	0,6	0,6	0,6	5,8%	-7,5%
Trafo Frejus	1,8	1,6	1,8	-11,9%	14,0%
Trafo M. Bianco (tratta italiana)	1,8	1,8	2,0	0,6%	13,8%
Asti-Cuneo	-	2,3	2,8	-	22,0%
Aosta-Trafo Monte Bianco	3,2	3,2	3,6	-0,1%	12,9%
Torino-Bardonecchia	4,6	3,8	4,2	-16,6%	10,1%
Messina-Palermo	5,1	4,4	4,3	-13,6%	-3,7%
Roma-Pescara (Torano-Pescara)	5,7	4,6	4,6	-20,1%	1,1%
Roma-L'Aquila-Teramo e Roma-Pescara (Torano-Teramo)	4,9	4,5	4,6	-	3,2%
Canosa-Bari-Taranto	6,1	4,7	5,4	-22,6%	14,5%
Valdastico / Trento-Vicenza-Rovigo	8,4	6,9	5,6	-17,2%	-18,9%
Udine-Tarvisio	7,2	5,3	5,9	-27,4%	13,1%
Quincinetto-Aosta	6,8	5,8	6,0	-15,0%	4,2%
Brescia-Milano (5)	-	-	6,1	-	-
Ivrea-Santhià	6,5	5,7	6,1	-	-
Pedemontana Lombarda	-	-	6,5	-	-
Lanciano-Canosa	7,4	5,8	6,5	-22,1%	11,9%
Voltri-GravellonaToce (Alessandria-Gravellona, coll. Santhià)	6,8	5,8	6,5	-14,3%	11,9%
Raccordo di Ravenna	6,6	6,0	6,5	-9,1%	8,9%
Livorno-Civitavecchia (Liv.-S.Pietro in Palazzi, Civ.-Tarquinia)	6,9	6,4	6,8	-7,2%	6,5%
Torino-Ivrea-Quincinetto	8,4	6,7	6,9	-20,7%	3,4%
Torino-Savona	7,4	6,6	7,2	-11,2%	9,7%
Napoli-Canosa	8,8	7,5	8,1	-14,4%	7,4%
Parma-La Spezia	8,7	7,6	8,3	-13,3%	10,2%
Tangenziale Esterna di Milano (TEEM) (5)	-	-	8,4	-	-
Mestre-Belluno	8,1	8,1	9,3	0,7%	13,7%
Roma-Civitavecchia	11,3	9,6	10,1	-	-
Piacenza-Brescia (dir. per Fiorenzuola) (2)	11,7	10,5	11,1	-	-
Ventimiglia-Savona	12,0	10,5	11,1	-12,5%	6,2%
Pescara-Lanciano	13,6	10,8	11,5	-20,7%	6,3%
Messina-Catania	11,5	10,0	11,5	-12,6%	14,7%
Serravalle-Genova	12,9	11,6	12,1	-10,3%	4,4%
Torino-Piacenza	13,7	11,3	12,4	-17,6%	9,7%
Sestri Levante - Livorno (Viareggio per Lucca/La Spezia)	13,7	11,4	12,4	-16,4%	8,6%
Venezia-Trieste (8)	14,4	12,5	12,7	-13,2%	2,2%
Voltri-GravellonaToce (Voltri-Alessandria e raccordo con A7)	13,4	11,9	12,9	-11,8%	8,7%
Collegamento Firenze-Roma e Roma-Napoli	14,1	11,3	13,2	-19,8%	16,4%
Roma-L'Aquila-Teramo e Roma-Pescara (Roma-Torano) (3)	16,5	14,4	15,1	-12,2%	4,5%
Ancona-Pescara	16,1	13,7	15,1	-14,8%	10,3%
Brennero-Modena (tratto Brennero-Verona)	14,7	13,7	15,5	-6,5%	13,2%
Caserta-Nola-Salerno	15,2	14,3	15,7	-6,1%	10,0%
Bologna-Padova	15,9	14,9	16,0	-6,3%	7,3%
Brennero-Modena (tratto Verona-Modena)	16,1	14,7	16,5	-8,4%	11,7%
Torino-Milano	17,3	17,0	17,8	-1,6%	5,0%
Genova-Sestri Levante	19,7	17,1	18,0	-13,3%	5,3%
Milano-Serravalle	18,1	16,9	18,3	-6,9%	8,6%
Firenze-Roma	19,3	16,8	18,7	-12,7%	11,2%
Firenze-Pisa N.	20,5	17,6	18,8	-14,0%	6,7%
Savona-Genova	20,7	18,6	19,1	-10,3%	3,0%
Bologna-Firenze	20,2	17,5	20,4	-13,2%	16,6%
Diramazione A8/A26	22,5	19,4	21,4	-13,7%	10,5%
Roma-Napoli	25,6	21,9	23,6	-14,3%	7,6%
Bologna-Ancona	23,9	21,3	23,8	-10,7%	11,6%
Padova-Mestre (6)	32,8	19,0	24,3	-42,1%	27,7%
Milano-Bologna	30,5	27,7	31,1	-9,2%	12,1%
Milano-Varese e Lainate Como-Chiasso	31,7	29,8	32,8	-6,1%	10,1%
Napoli-Salerno	30,5	28,1	33,0	-8,0%	17,3%
Brescia-Padova	34,2	31,4	34,7	-8,3%	10,5%
Milano-Brescia	37,8	39,0	40,2	3,1%	3,1%
Tangenziale di Napoli	52,5	45,9	45,9	-12,6%	0,1%
TOTALE (4)	15,3	13,5	14,5	-11,3%	7,5%

Fonte: elaborazioni su dati AISCAT e ASR Lombardia (vari anni).

(1) I veicoli teorici sono le unità veicolari che idealmente, percorrendo l'intera autostrada, danno luogo nel complesso a percorrenze pari a quelle ottenute realmente (veicoli-km); il numero di tali veicoli è definito dal rapporto tra veicoli-km e la lunghezza dell'autostrada.

- (2) *Per l'autostrada Piacenza-Brescia e diramazione per Fiorenzuola, i veicoli teorici sono calcolati sulla base della percorrenza massima possibile, pari a 75 km.*
- (3) *Comprensivi dei veicoli-km del tratto di penetrazione urbana (km 7,2).*
- (4) *Il totale dei veicoli teorici medi giornalieri è ottenuto rapportando la sommatoria dei veicoli-km alla sommatoria delle lunghezze dei tronchi autostradali e al numero dei giorni compresi nel periodo in esame; il totale generale dei veicoli-km è rappresentato dalla sommatoria dei veicoli-km registrati, nel periodo in esame, su tutti i tronchi autostradali in esercizio. Per quanto riguarda Autostrade per l'Italia, le percorrenze convenzionali del nodo di Mestre sono conteggiate solo nel totale di rete.*
- (5) *Aperta al traffico il 23 luglio 2014.*
- (6) *Dal 2015 i dati di traffico riguarderanno le intere competenze (sistema chiuso e sistema aperto).*
- (7) *Comprendono A23 Palamanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A34 Villesse-Gorizia e A57 Tangenziale di Mestre (con competenza fino a Terraglio).*



Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica
Via della Mercede 9
00187 - Roma

web: www.programmazioneeconomica.gov.it