



Documento di posizione AISCAT su:

**Consultazione UE  
sul Rapporto del Gruppo ad Alto Livello in  
merito all'estensione dei principali assi delle  
Reti transeuropee ai paesi vicini dell'UE**

Roma, febbraio 2006

## ***Indice***

- 1.   PREMESSA**
- 2.   L'AISCAT, I SUOI MEMBRI, LE CONCESSIONI AUTOSTRADALI IN ITALIA**
- 3.   LA CONSULTAZIONE E LE SUE DOMANDE**

## 1. PREMESSA

Il presente documento rappresenta il contributo dell'AISCAT – Associazione Italiana delle Società Concessionarie di Autostrade e Trafori – alla consultazione pubblica promossa dalla Commissione Europea in materia di Reti Transeuropee, in particolare del loro sviluppo nell'ottica di migliorare le connessioni ed i sistemi di trasporto tra l'UE ed i paesi vicini, in seguito alla presentazione delle conclusioni del Gruppo ad Alto Livello sull' "Estensione dei grandi assi transeuropei di trasporto ai paesi ed alle regioni vicine" nel dicembre del 2005.

Nel condividere l'obiettivo della Commissione europea in merito alla necessità di elaborare una politica dei trasporti moderna, che tenga conto della nuova realtà dell'Europa allargata, l'AISCAT conferma la sua piena disponibilità a contribuire in modo fattivo al dibattito aperto, anche al di là della partecipazione al processo di consultazione in corso.

Consapevole che l'iter appena avviato vedrà una lunga serie di attività successive e che il processo in corso durerà presumibilmente diversi anni, l'AISCAT vuole essere presente, nei modi previsti dalle procedure comunitarie, nei diversi passi che verranno intrapresi, e si rende fin d'ora disponibile a partecipare attivamente a seminari e dibattiti, ulteriori consultazioni che si dovessero aprire sul tema.

Tutto ciò forte di un'esperienza del settore delle autostrade a pedaggio italiane, più appresso descritto nel dettaglio, che è stato precursore delle iniziative di PPP in Europa, considerando che la prima autostrada a pedaggio italiana fu aperta al traffico nel 1925 e che quindi il relativo schema di PPP, sia pure *in nuce*, era stato impostato già diversi anni prima.

Nel fare ciò si intende porsi nel solco tracciato dalla stessa Commissione Europea, Direzione Generale Trasporti ed Energia la quale nella sua comunicazione COM 2003/0132, nella Parte I "Strumenti finanziari e di gestione più efficienti per lo sviluppo della rete Transeuropea di Trasporto", dichiara che "bisogna diffondere le buone pratiche e aggiornare il quadro normativo esistente per rendere più interessanti le formule PPP, in particolare per gli investitori privati.....".

## **2. L'AISCAT, I SUOI MEMBRI, LE CONCESSIONI AUTOSTRADALI IN ITALIA**

### **2.1 L'AISCAT ed i suoi membri**

L'AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie di Autostrade e Trafori - è stata costituita nel 1966 con il compito di raccogliere e confrontare le esperienze e le esigenze comuni alle Associate, interessandosi a tutte le problematiche inerenti la programmazione, la costruzione e l'esercizio delle autostrade e trafori in concessione a pedaggio.

L'attenzione dell'AISCAT è da sempre stata indirizzata su due direttrici fondamentali:

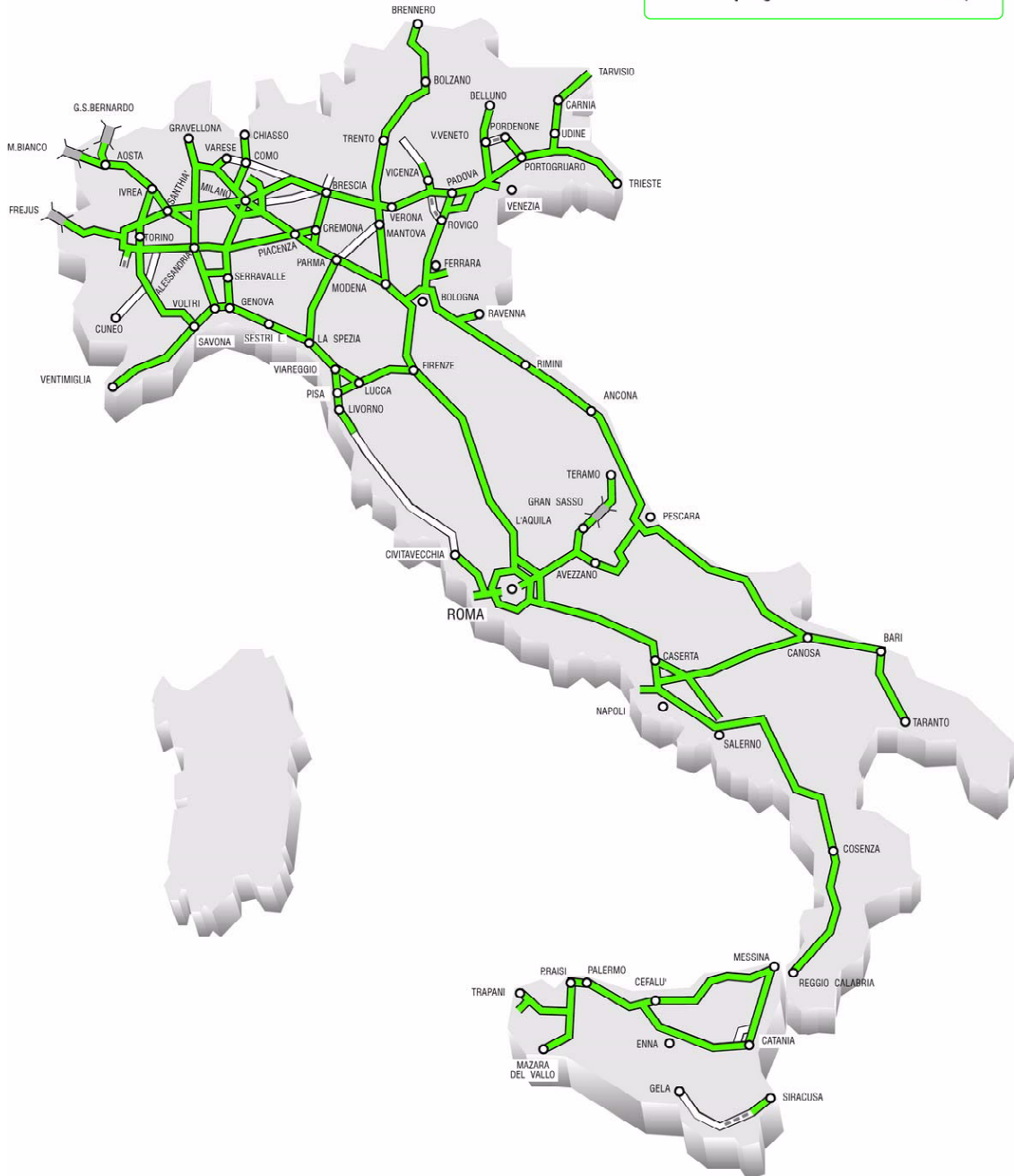
- Armonizzazione delle procedure e comportamenti di ciascuna Associata nelle modalità operative del servizio, nei rapporti con gli utilizzatori e con le Amministrazioni Pubbliche di riferimento: il tutto nel rispetto delle singole autonomie decisionali;
- Promozione di posizioni comuni, relativamente ad interessi ed esigenze del settore, e loro conseguente rappresentazione in tutte le sedi competenti, nazionali ed internazionali.

All'Associazione aderiscono, come associate effettive, le società, enti o consorzi titolari di una concessione per la costruzione e/o l'esercizio di autostrade o trafori autostradali a pedaggio in Italia; attualmente, le Associate sono 23 e la loro competenza si estende per circa 5.500 chilometri di rete.


























### Rete Autostradale Italiana al 31-12-2004

	in esercizio	Km 6.531,8
	in costruzione	Km 108,7
	in programma	Km 655,2





**SOCIETA' CONCESSIONARIE**
**KM IN ESERCIZIO**

	AUTOSTRADE PER L'ITALIA	2.854,6
	ITALIANA TRAFORO MONTE BIANCO	5,8
	ITALIANA TRAFORO DEL GRAN SAN BERNARDO (S.I.TRA.S.B.)	12,8
	ITALIANA TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FREJUS (S.I.T.A.F.)	82,5
	RACCORDO AUTOSTRADALE VALLE D'AOSTA (R.A.V.)	27,0
	AUTOSTRADE VALDOSTANE (S.A.V.)	67,4
	AUTOSTRADA TORINO-IVREA-VALLE D'AOSTA (A.T.I.V.A.)	152,9
	AUTOSTRADA TORINO-ALESSANDRIA-PIACENZA (S.A.T.A.P.)	291,9
	AUTOSTRADA TORINO-SAVONA	130,9
	MILANO SERRAVALLE - MILANO TANGENZIALI	177,6
	AUTOSTRADE CENTROPADANE	88,6
	AUTOSTRADA BRESCIA-VERONA-VICENZA-PADOVA	182,5
	AUTOSTRADA DEL BRENNERO	314,0
	AUTOVIE VENETE	180,3
	AUTOSTRADE DI VENEZIA E PADOVA	41,8
	AUTOSTRADA DEI FIORI	113,3
	AUTOCAMIONALE DELLA CISA	101,0
	AUTOSTRADA LIGURE TOSCANA (S.A.L.T.)	154,9
	AUTOSTRADA TIRRENICA (S.A.T.)	36,6
	STRADA DEI PARCHI	281,4
	TANGENZIALE DI NAPOLI	20,2
	AUTOSTRADE MERIDIONALI (S.A.M.)	51,6
	CONSORZIO PER LE AUTOSTRADE SICILIANE	268,2

### 3. LA CONSULTAZIONE E LE SUE DOMANDE

1. Secondo voi, i cinque assi principali evidenziati nel rapporto del Gruppo ad Alto Livello (GHN) rappresentano effettivamente gli assi importanti del traffico internazionale e, se ne aveste la possibilità, quali aggiungereste o eliminereste e perché?

Benché la domanda si riferisca soprattutto alle politiche di pianificazione proprie delle istituzioni comunitarie, riteniamo opportuno sottoporre le seguenti considerazioni:

- anzitutto qualsiasi estensione della RTE non dovrebbe modificare le priorità precedentemente indicate e decise dal GHN Van Miert;
- in secondo luogo, è necessario ricordare che gli assi delle RTE devono essere considerati come multimodali, dato che la domanda di trasporto è talmente ampia che nessun modo di trasporto da solo potrebbe essere capace di soddisfarla. Pertanto dovrebbe essere prevista una forte cooperazione tra tutti i modi di trasporto, tenendo conto dell'importanza di questo concetto sin dalle primissime fasi di progettazione, quali la definizione degli assi di trasporto.

2. Il rapporto del GHN ha sottolineato un certo numero di misure, denominate misure orizzontali. Dette misure sono le più importanti e le raccomandazioni del Gruppo al riguardo contribuiscono a risolvere le difficoltà?

- In merito alle **raccomandazioni** fatte dal GHN, si concorda sull'idea di una generale revisione degli assi principali e dei progetti prioritari nel 2010 (seguita poi da revisioni a scadenza regolare), nonché su una revisione intermedia nel 2008. E' vero infatti che i paesi vicini dell'UE, in particolare quelli dell'Europa centrale, presentano una situazione infrastrutturale piuttosto frammentata e senza dubbio disomogenea rispetto ai paesi dell'Unione, pertanto qualsiasi tipo di iniziativa o di progetto intrapreso in queste aree dell'Europa necessita un continuo monitoraggio ed una revisione regolare della sua evoluzione, delle sue tappe e dei risultati raggiunti. In tal senso si concorda con l'impostazione generale del GHN, che ha suddiviso i progetti prioritari in due differenti categorie, a seconda della loro fattibilità e del loro stato di avanzamento nel tempo.
- Quanto alle **misure orizzontali** si ritengono efficaci le misure relative allo scambio di buone prassi attraverso l'organizzazione di seminari a livello regionale (come proposto dal GHN con la partecipazione della Commissione europea e delle istituzioni finanziarie internazionali) in particolare su temi assai rilevanti quali il finanziamento pubblico-privato, i



sistemi di tariffazione delle infrastrutture, la sicurezza stradale. In tale ottica, lo sviluppo di *iniziative di gemellaggio (twinning actions)* con taluni paesi vicini dell'UE appare piuttosto efficace e l'AISCAT si dichiara disponibile a contribuire con il suo know-how e la sua expertise pluriennale nel settore delle autostrade in concessione alla realizzazione di dette azioni di gemellaggio.

In merito alla misura orizzontale volta alla **semplificazione e facilitazione delle procedure transfrontaliere**, l'AISCAT concorda con l'approccio generale del GHN che propone la progressiva eliminazione delle barriere di carattere non fisico al fine di facilitare la comunicazione tra le autorità dei differenti paesi.

Nell'ottica della semplificazione delle procedure transfrontaliere, l'AISCAT propone di includere tra le misure orizzontali proposte dal GHN, **l'implementazione di procedure transfrontaliere di gestione del traffico**, ad esempio attraverso gli schemi, rivelatisi efficaci, dei progetti euroregionali, cofinanziati dalla Commissione europea, che sono già stati con successo realizzati tra alcune regioni dell'UE ed hanno contribuito al miglioramento della gestione del traffico in alcune zone particolarmente critiche del territorio dell'UE (vedasi ad esempio i progetti ARTS, CENTRICO, SERTI, VIKING, CORVETTE, ecc.).

Quanto alle proposte di misure orizzontali fatte dal GHN in merito al trasporto stradale, l'AISCAT concorda pienamente sulle misure volte a migliorare la **sicurezza stradale** lungo gli assi prioritari del traffico internazionale evidenziati dal GHN, nonché sulla rilevanza riconosciuta dal GHN ai lavori annuali e alle conclusioni della Conferenza di Verona sulla sicurezza stradale, che prevedono l'organizzazione di riunioni annuali con la partecipazione di rappresentanti dell'Unione europea, dei paesi candidati e della Russia. In tale ambito, peraltro, l'AISCAT conferma il suo impegno, come firmatario della Carta europea della Sicurezza Stradale, a diffondere la cultura della sicurezza stradale e a porre in essere tutte le misure necessarie al suo miglioramento.

**3. Il finanziamento delle infrastrutture di trasporto è un “rompicapo”. In che modo la realizzazione di questi assi e di queste misure orizzontali potrebbe essere meglio finanziata? Quale ruolo potrebbero giocare in tal senso il settore privato e l'utilizzatore?**

Si concorda con l'esigenza, sottolineata a più riprese dal GHN, di assicurare un quadro legislativo e normativo chiaro e trasparente in materia di appalti pubblici per la realizzazione, nella fattispecie dell'analisi in corso, di grandi progetti infrastrutturali.

Quanto alla proposta del GHN di approfondire la questione dei **progetti PPP transfrontalieri internazionali**, poiché non esiste ancora in merito un vero e proprio quadro legislativo, l'AISCAT concorda con detta proposta e suggerisce

di inserirla nell'ambito dell'analisi più generale condotta alla luce del Libro verde sul PPP, alla cui consultazione pubblica l'AISCAT ha peraltro partecipato offrendo il suo contributo.

In merito alla possibilità di creare un **Fondo d'Investimento** per la realizzazione degli **assi principali di trasporto evidenziati dal GHN**, da finanziare attraverso un sistema di **tariffazione delle infrastrutture** basato sulla distanza percorsa, non se ne esclude a priori la funzionalità, benché trattasi di uno strumento non ancora conosciuto e di cui non si è potuto di conseguenza sperimentare l'efficacia. Si ritiene tuttavia, almeno per quel che riguarda il settore del trasporto stradale, che il sistema delle autostrade a pedaggio in concessione ha dimostrato, in Italia come in altri paesi europei, di essere il sistema più efficace ed equo non solo per il finanziamento, ma anche per la gestione, la manutenzione ed il miglioramento delle infrastrutture.

Appare quindi opportuno, prima di sperimentare sistemi la cui attuazione richiederebbe importanti interventi legislativi e la cui funzionalità non è comprovata, sfruttare a fondo le potenzialità del sistema delle concessioni, che ha invece ampiamente dimostrato la sua efficacia e che è ben noto ed accettato con favore dai mercati finanziari.

**4. Per la realizzazione ed il coordinamento delle raccomandazioni, il rapporto propone la conclusione di un Protocollo d'Intesa (MoU) o di un Trattato internazionale. Detti strumenti possono contribuire a perseguire gli obiettivi del Gruppo? Altrimenti, in che modo sarebbe possibile assicurare la realizzazione ed il coordinamento di dette azioni?**

Tema al di fuori della sfera di competenza dell'AISCAT.

**5. Il Gruppo ha proposto l'integrazione dei Protocolli d'Intesa già esistenti (MoU) in un quadro coerente. E' necessario a tal fine optare per un Trattato internazionale?**

Tema al di fuori della sfera di competenza dell'AISCAT.