



ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Schema di Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

28 luglio 2009

**ANAS S.p.A. con socio unico**  
**DIREZIONE GENERALE**  
**via Monzambano 10 – 00185 ROMA**

**SCHEMA DI CONVENZIONE UNICA AI SENSI DELL'ART. 2 COMMI 82 E SEGG. DEL  
DECRETO LEGGE 3 OTTOBRE 2006 N. 262, CONVERTITO DALLA LEGGE 24.11.2006 N.  
286 E S.M.I.**

tra l'ANAS S.p.A., Società con Socio Unico, in seguito denominata per brevità anche "ANAS" o "Concedente" (C.F.: 80208450587), e la Tangenziale di Napoli S.p.A. con sede legale in via Giovanni Porzio, 4 Centro Direzionale Isola A7 – 80143 NAPOLI, in seguito per brevità "Concessionario" (C.F. 01513210581) - (P.I. 01368900633), avente ad oggetto l'affidamento della costruzione e dell'esercizio della Tangenziale Est ed Ovest di Napoli

**REPUBBLICA ITALIANA**

L'anno duemilanove, il giorno        del mese di        in Roma, Via Monzambano n. 10, in una sala della Concedente Anas S.p.A.

**SONO PRESENTI**  
**DA UNA PARTE**

Il dott. Pietro Ciucci, nato a Roma il 24 ottobre 1950, nella sua qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS - SOCIETÀ PER AZIONI", con sede in Roma Via Monzambano n. 10, capitale sociale Euro 2.269.892.000,00 interamente versato, R.E.A. 1024951, iscritta nel Registro delle Imprese di Roma, codice fiscale 80208450587, Partita IVA 02133681003, in virtù dei poteri derivantigli dallo Statuto

**E DALL'ALTRA**

l'Ing. Marco Bianchi, nato a Roma il giorno 12 luglio 1951 e domiciliato per la carica in Napoli, via Giovanni Porzio 4, in qualità di Vicepresidente e Amministratore Delegato della Società Tangenziale di Napoli S.p.A., con sede legale in Via Giovanni Porzio, 4 Centro Direzionale Isola A7 – 80143 NAPOLI, Capitale sociale di Euro 108.077.490,00 (euro centottomilionisettantasettemilaquattrocentonovanta virgola zerozero) interamente sottoscritto alla data



odierna, iscritta al Registro delle Imprese di Napoli, R.E.A. n. 246174/66, Codice fiscale 01513210581, P.IVA 01368900633, giusta i poteri risultanti dal Certificato rilasciato dalla C.C.I.A.A. di Napoli in data 16 aprile 2009.

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

#### **PREMESSO**

- che, con convenzione in data 10 ottobre 1974 n. 13787, approvata ai sensi della legge 28 aprile 1971, n. 287, resa esecutiva con D.L. 18 novembre 1974 n. 5346/1 è stata affidata alla Tangenziale di Napoli S.p.A. (già INFRASUD S.p.A.) come in epigrafe, la concessione di costruzione ed esercizio della autostrada Tangenziale est-ovest alla città di Napoli;
- che l'art. 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, e l'art. 18-bis del D.L. 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge 16 ottobre 1975, n. 492, dispongono, rispettivamente, la sospensione del rilascio di concessioni per la costruzione di autostrade e la costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali e di trafori di cui non sia stato effettuato l'appalto;
- che l'art. 14 della legge 12 agosto 1982, n. 531 dispone che la sospensione della costruzione di nuove autostrade, tratte autostradali e trafori, già disposta dall'art. 18-bis del D.L. 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge 16 ottobre 1975, n. 492, è riferita esclusivamente ai soli lavori di primo impianto, con esclusione di eventuali successivi interventi di adeguamento di autostrade già concesse tra i quali la realizzazione di corsie aggiuntive, di connessioni viarie e di raccordi che sia richiesta da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio;
- che in data 14 dicembre 1999, tra le parti è stata sottoscritta la convenzione novativa ed integralmente sostitutiva della precedente convenzione del 10 ottobre 1974 n.13787 e dei suoi atti aggiuntivi;
- 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 quanto riguarda il settore delle concessioni autostradali;
- che in data 15 giugno 2007 il Cipe ha approvato la direttiva n. 39 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 in data 30 luglio 2007, il Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha emanato la Direttiva "Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale, derivanti da concentrazione comunitaria" (G.U.R.I. n. 224 del 26.09.2007);
- che in data 7 giugno 2008 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 132 della Serie Generale la



legge 6 giugno 2008 n. 101 di conversione, con modificazioni, del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, recante disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e l'esecuzione di sentenze della Corte di Giustizia delle Comunità Europee, il cui articolo 8 *duodecies* reca nuove disposizioni in materia di concessioni autostradali modificando l'art. 2, comma 82, del Decreto Legge n. 262/2006 e s.m.i.

- che in data 29 novembre 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, n. 280 della Serie Generale il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, recante misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale, convertito, con modificazioni, nella Legge 28 gennaio 2009, n. 2, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 22 del 28 gennaio 2009;
- che in data 31 dicembre 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 304 della Serie Generale il decreto legge 30 dicembre 2008, n. 207, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni finanziarie vigenti, convertito, con modificazioni, nella Legge 27 febbraio 2009, n. 14, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale, n. 49 del 28 febbraio 2009;
- che la Tangenziale di Napoli S.p.A. ha richiesto all'Anas il riequilibrio delle condizioni della concessione ai sensi della citata direttiva CIPE n. 39/2007 del 15 giugno 2007;
- che 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 e s.m.i., tra le parti viene stipulata la presente convenzione ricognitiva e novativa della precedente convenzione stipulata in data 14 dicembre 1999.

### **TUTTO CIO' PREMESSO**

tra la Società ANAS S.p.A. (denominata, per brevità, anche Concedente), rappresentata dal Presidente Dott. Pietro Ciucci e la Società Tangenziale di Napoli S.p.A. (denominata, per brevità, anche Concessionario) rappresentata dal Vicepresidente e Amministratore Delegato Ing. Marco Bianchi, si conviene e si stipula quanto segue.

### **Sezione I – Amministrativa Contrattuale**

#### **Art. 1 – Premesse**

1.1 Le premesse e gli allegati formano parte integrante della presente Convenzione.

1.2 La presente Convenzione Unica, redatta ai sensi dell'art. 2, comma 82, del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e successive modifiche, sostituisce ad ogni effetto la convenzione sottoscritta in data 14 dicembre 1999, approvata con D.I. registrata alla Corte dei Conti in data 17 aprile 2000.





1.3 La presente Convenzione Unica, predisposta in occasione del primo aggiornamento del piano finanziario allegato alla convenzione sottoscritta in data 14 dicembre 1999, ha contenuto ricognitivo della convenzione stessa indicata al comma 1.2, nonché di adeguamento alle previsioni dell'art. 2, comma 83 e seguenti del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262 convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006 n. 286 e successive modifiche, della normativa comunitaria e della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.

1.4 Le Parti si danno reciprocamente atto di non avere alcun diritto, pretesa, interesse o aspettativa in relazione alla convenzione del 14 dicembre 1999 ed a qualsivoglia atto o provvedimento intercorso precedentemente alla stipula della presente Convenzione.

## **Art. 2 – Oggetto**

2.1 La presente Convenzione Unica disciplina integralmente ed unitariamente il rapporto tra il Concedente ed il Concessionario per la progettazione, la costruzione e l'esercizio di tutti gli interventi, già assentiti in concessione di costruzione ed esercizio dalla convenzione stipulata con l'ANAS in data 14 dicembre 1999:

Tangenziale Est ed Ovest di Napoli

km 20,2

2.2 Sono affidate al Concessionario, con la citata convenzione, le attività ed i compiti necessari per l'esercizio dell'autostrada sopra indicata, secondo le modalità ed i termini di cui ai successivi articoli della presente convenzione, 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, nonché, 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, di seguito indicati:

- a) Barriera Corso Malta
- b) Rampa di accesso zona ospedaliera
- c) Nuova stazione zona ospedaliera
- d) Interventi di adeguamento della struttura autostradale

L'intervento di cui alla lettera b) della Convenzione 14 dicembre 1999 è stato soppresso in quanto non autorizzato dagli Enti e dalle Amministrazioni territorialmente competenti nella configurazione prevista.

2.3 Fanno parte integrante della presente convenzione i seguenti Allegati:

- A) Tariffe di pedaggio.



- B) Metodologia per la determinazione della congrua remunerazione del capitale investito e dei parametri X e K, Delibera Cipe n. 39 del 15 giugno 2007 e relativo calcolo.
- C) Indicatori di qualità.
- D) Aggiornamento tariffario.
- E) Piano finanziario.
- F) Classificazione interventi di ordinaria manutenzione.
- G) Aree di Servizio.
- H) Elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.
- I) Dichiarazione di cui all'articolo 5, comma 6, della direttiva ministeriale 283/98.
- J) Elenco elaborati Progettuali che, pur non materialmente allegati alla Convenzione, costituiscono parte integrante della stessa.
- K) Elenco e descrizione delle opere.
- L) Criteri per la quantificazione dei benefici finanziari e modalità di recupero per investimenti non realizzati o ritardati.
- M) Cronoprogramma degli interventi.
- N) Disciplinare per l'applicazione di sanzioni e penali.
- O) Requisiti di solidità patrimoniale.

#### **Art. 2bis – Obbligo di sviluppare progettazione preliminare**

Il Concessionario si impegna a sviluppare la progettazione preliminare del Collegamento “svincolo zona ospedaliera – Chiaiano” denominato anche Bretella Occidentale, intervento che ricomprende, modificandolo, l'intervento relativo alla rampa di accesso Zona Ospedaliera di cui alla precedente Convenzione del 14.12.1999.

E' facoltà del Concedente, una volta approvato il progetto preliminare, di chiedere al Concessionario di sviluppare la progettazione definitiva e lo Studio di Impatto Ambientale.

Al termine dell'iter autorizzativo (Valutazione di Impatto Ambientale e Conferenza di Servizi) e sulla base di un piano specifico per il suindicato intervento, redatto in conformità a quanto stabilito dalla Direttiva

  
5

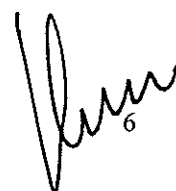
CIPE 39/2007, il Concedente potrà richiedere l'inserimento di tale opera tra gli impegni di investimento. In tal caso, il Concedente ed il Concessionario procederanno alla stipula di una nuova Convenzione Unica. In caso di mancata richiesta da parte del Concedente di sviluppare la progettazione definitiva e lo studio di impatto ambientale nonché in caso di mancato accordo in ordine all'inserimento dell'intervento tra gli impegni di investimento, tutti i costi progettuali sostenuti, e ritenuti ammissibili dal Concedente, verranno remunerati.

### **Art. 3 – Obblighi del Concessionario**

3.1 Il Concessionario assume l'obbligo di provvedere, a propria cura e spese, alla progettazione definitiva ed esecutiva, alla costruzione ed alla manutenzione ed esercizio dell'autostrada sino alla scadenza della concessione, così come indicato all'art. 2.

3.2 In particolare il Concessionario provvede:

- a) alla gestione tecnica delle infrastrutture concesse;
- b) al mantenimento della funzionalità delle tratte autostradali concesse attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse;
- c) all'organizzazione, al mantenimento ed alla promozione di un servizio di soccorso stradale;
- d) al miglioramento del servizio, attraverso la promozione di attività strumentali e ausiliarie del servizio autostradale, fornite esclusivamente o prevalentemente da terzi agli utenti delle tratte autostradali assentite in concessione;
- e) ad introdurre ed applicare le modifiche all'indicatore di qualità settoriale di cui al successivo art. 19 della presente Convenzione Unica, che si renderanno necessarie ai sensi delle Delibere CIPE adottate anche in attuazione a quanto disposto dall'art. 21, comma 3, del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47;
- f) ad attuare le direttive concernenti l'erogazione dei servizi all'utenza da parte del Concessionario con l'individuazione dei livelli generali di qualità riferiti al complesso delle prestazioni e dei livelli specifici riferiti alla singola prestazione, assunte dal Concedente con le modalità di cui all'art. 2, comma 86, lett. b), del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262 convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006 n. 286 e successive modifiche;
- g) alla progettazione ed esecuzione delle opere indicate all'art. 2, così come previsto nel piano economico finanziario allegato E;
- h) a presentare, all'esame del Concedente, entro il mese di novembre di ciascun anno, il programma dei lavori di ordinaria manutenzione che intende eseguire nell'anno successivo. La classificazione degli interventi di ordinaria manutenzione è riportata nell'elenco allegato F alla presente Convenzione;



- i) a presentare al Concedente, per l'approvazione, i progetti di manutenzione straordinaria, intendendo per tali tutti quegli interventi non ricadenti nei lavori di ordinaria manutenzione di cui alla precedente lett. h);
- j) alla effettuazione, secondo le modalità indicate dal Concedente, delle rilevazioni statistiche della circolazione;
- k) oltre all'aggiornamento della contabilità generale secondo le prescrizioni delle norme in vigore, alla tenuta della contabilità analitica relativa a ciascuna tratta autostradale oggetto di concessione relativa ai costi e ricavi inerenti alla stessa, sia per la attività di costruzione e manutenzione che per le attività di gestione attuando le direttive che saranno impartite dal Concedente per la separazione contabile e amministrativa e per la verifica dei costi delle singole prestazioni, per assicurarne, tra l'altro, la loro corretta disaggregazione e imputazione per ciascuna attività svolta, nonché alla trasmissione al Concedente con cadenza trimestrale, al fine dell'esercizio del potere di controllo e dell'aggiornamento delle tariffe, della verifica dei costi delle singole prestazioni suddivisi tra quelli di gestione e quelli di costruzione;
- l) alla tenuta di una distinta contabilità analitica per ogni altra attività consentita dalle vigenti disposizioni di legge eventualmente svolta, non riferibile alla concessione, nonché alla trasmissione dei relativi dati al Concedente ai sensi e secondo la tempistica di cui alla successiva lettera o), ai fini dell'esercizio del potere di controllo ai sensi della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007;
- m) ad effettuare la valutazione, ai sensi dell'art. 2426, n. 4, codice civile, di ciascuna immobilizzazione, consistente in partecipazioni in imprese controllanti, controllate e collegate, ai sensi dell'art 2359 del Codice Civile, 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 organizzativa del Concessionario medesimo, concernenti le operazioni intercorse con le società controllanti, le controllanti di queste ultime e le imprese controllate. Tali informazioni sono fornite secondo gli schemi propri della contabilità analitica, con particolare riferimento ai prezzi da regolamento delle operazioni intragruppo, questi ultimi confrontati con i prezzi di mercato;
- n) alla trasmissione, su richiesta del Concedente e, in ogni caso, con cadenza trimestrale, delle informazioni inerenti i dati economici, finanziari, tecnici e gestionali della concessione, conformemente alle indicazioni fornite dal Concedente medesimo, anche in via telematica, nonché i rapporti di controllo e collegamento del Concessionario con altri soggetti e l'esercizio delle facoltà di cui all'art. 27, consentendo al Concedente ogni attività di verifica ed ispezione ritenuta opportuna in ordine alle modalità di raccolta, elaborazione e trasmissione dei dati medesimi;
- o) alla fornitura al Concedente, con cadenza trimestrale, del quadro informativo dei dati economici, finanziari e gestionali, anche in via telematica secondo le direttive che saranno impartite dal Concedente, consentendo al Concedente stesso ogni attività di verifica e ispezione ritenuta opportuna in ordine alle modalità di raccolta, elaborazione e trasmissione dei dati medesimi, nonché i rapporti di



controllo e collegamento del Concessionario con altri soggetti e l'esercizio delle facoltà di cui all'art. 27;

p) a certificare il bilancio, ai sensi dell'art. 11, comma 5, L. n. 498/92, a mezzo di una società di revisione, anche se società non quotata in borsa, da scegliere ai sensi della normativa vigente;

q) a mantenere adeguati requisiti di solidità patrimoniale di cui all'allegato O;

r) ad affidare i lavori, servizi e forniture a terzi nel rispetto della normativa vigente;

s) a sottoporre gli schemi dei bandi di gara per gli affidamenti di lavori a terzi di cui alla precedente lettera r) all'approvazione del Concedente come previsto dalla vigente normativa;

t) a richiedere al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, per le procedure di affidamento di lavori a terzi di cui alle precedenti lettere r) ed s), di nominare le commissioni di gara, come previsto al successivo art. 29 fermi i poteri di vigilanza dell'Autorità di cui all'art. 6 del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163 e successive modifiche;

u) a vietare la partecipazione alle gare per l'affidamento di lavori alle imprese comunque collegate al Concessionario, che siano realizzatrici della relativa progettazione.

v) a farsi prestare tutte le garanzie e coperture assicurative previste dal D. Lgs. 163/2006 con le modalità previste nel Titolo VII del D.P.R. 21 dicembre 1999 n. 554;


w) a prevedere e mantenere nel proprio statuto 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 ai sensi dell'art. 2387 del Codice Civile;

x) a sottoporre al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per la loro valutazione tecnico – economica, i progetti delle opere nei casi previsti dal decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti adottato ai sensi dell'art. 11, comma 5, della legge 23 dicembre 1992 n. 498 e successive modifiche;

y) a non ostacolare direttamente o indirettamente l'esercizio da parte del Concedente dei poteri di ispezione, di accesso e di acquisizione della documentazione e delle notizie utili alla verifica del rispetto da parte del Concessionario degli obblighi su di esso gravanti ai sensi di legge e della Convenzione Unica nonché a fornire al Concedente, per i medesimi fini, tutte le notizie dallo stesso richieste;

z) a mantenere nel proprio statuto la presenza nel Collegio sindacale, e/o comunque nell'organo di controllo societario, di un funzionario del Ministero dell'Economia e Finanze, che ne assume la Presidenza, ed uno dell'ANAS S.p.A.;

dd1) ad accantonare nel passivo dello Stato patrimoniale del Bilancio d'esercizio, in apposita riserva nominativa di Patrimonio netto espressamente indicata nel passivo dello Stato Patrimoniale, un importo corrispondente al beneficio finanziario conseguente alla mancata e/o ritardata realizzazione degli interventi pregressi maturato al 31.12.2008. L'accantonamento è decurtato della quota di beneficio precedentemente recuperata attraverso la riduzione del livello tariffario per gli anni 2007 e 2008, il tutto



secondo quanto previsto dal successivo art. 17 e con le modalità riportate nell'art. 17 bis, comma 1, e nell'allegato L;

dd2) ad accantonare annualmente nel passivo dello Stato patrimoniale del Bilancio, nel fondo rischi ed oneri, gli importi corrispondenti ai benefici finanziari conseguenti all'eventuale mancata o ritardata realizzazione dei nuovi interventi di cui all'art. 2 della presente Convenzione rispetto alle previsioni temporali indicate nel Piano economico finanziario. Fermo restando quanto previsto dal successivo art. 17 e 17-bis, tali importi sono determinati con le modalità riportate nell'art. 17 bis, comma 2, e nell'allegato L;

ee) a richiedere al CIPE il Codice Unico di Progetto, ai sensi dell'art. 11, commi 1 e 2, della legge n. 3/2003 e per le finalità di cui all'articolo 1, commi 5 e 6, della legge 17 maggio 1999, n. 144, per ogni intervento – anche se realizzato con risorse finanziarie derivanti da tariffa – e di riportare l'adempimento a tale obbligo su tutta la documentazione amministrativa e contabile relativa all'intervento stesso.

3.3 Il Concessionario provvede ad aggiornare annualmente ed a presentare al Concedente il Catasto Stradale Informatizzato (art. 13, comma 6 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada").

3.4 Per il servizio di Polizia sono a carico del Concessionario la costruzione e la manutenzione delle casermette, ai sensi dell'accordo sottoscritto tra AISCAT ed il Ministero degli Interni, le quali fanno parte integrante delle pertinenze autostradali.

3.5 Il Concessionario, qualora lo ritenga necessario ed opportuno per la sicurezza del traffico, provvede alle spese connesse a particolari prestazioni eccedenti il servizio normale, che venissero effettuate dalle Forze di Polizia Stradale, previo assenso del Concedente.

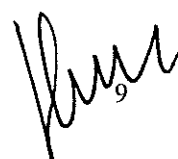
3.6 Il Concessionario, in particolare qualora constati la realizzazione di un'opera all'interno della fascia di rispetto dell'autostrada, ne dà immediata comunicazione al Concedente, procedendo a termini di legge.

3.7 Alla scadenza del periodo della concessione, il Concessionario provvede al trasferimento in proprietà al Concedente delle autostrade assentite in concessione, nonché delle loro pertinenze, a titolo gratuito ed in buono stato di conservazione e libere da pesi e gravami.

3.8 Nel caso di accensione di mutui, per nuovi lavori, che non trovino estinzione entro il periodo di concessione, il Concessionario dovrà negoziarli prevedendo la possibilità di estinguere anticipatamente tali debiti alla scadenza del periodo di concessione.

3.9 Il Concessionario dà atto ed accetta che l'aggiornamento e la revisione del piano economico finanziario allegato alla presente Convenzione Unica sono effettuati ai sensi di quanto previsto al successivo art. 11.

3.10 Il Concessionario consente al Concedente l'utilizzo della sede autostradale e sue pertinenze per la posa in opera di cavi. Le modalità e le condizioni di detta utilizzazione a titolo gratuito, per il solo perseguimento di finalità organizzative interne, realizzate direttamente e connesse alla gestione delle



strade, restando escluso ogni diritto di concedere a terzi, sotto alcuna forma, l'utilizzo dei cavi posati (fatto salvo il ristoro di ogni costo comunque sopportato dal Concessionario), sono stabilite con apposito disciplinare in conformità di quanto sopra.

3.11 Il Concessionario è responsabile civilmente e penalmente per tutte le attività derivanti dalla presente convenzione.

3.12 Il Concessionario si impegna a recepire in tariffa le variazioni della componente qualità secondo quanto previsto dalla Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.

#### **Art. 4 – Durata della concessione**

4.1 La scadenza della concessione è fissata al 31.12.2037.

4.2 Alla scadenza del periodo di durata della concessione, il Concessionario provvede al trasferimento in proprietà al Concedente dell'autostrada assentita in concessione nonché delle relative pertinenze, a titolo gratuito, in buono stato di conservazione e libere da pesi e gravami.

4.3 Il Concedente, fermo restando quanto previsto all'art. 8 lett. a) della presente Convenzione, un anno prima dell'inizio dell'ultimo periodo regolatorio, effettua, in contraddittorio con il Concessionario, tutte le verifiche necessarie a valutare lo stato tecnico complessivo dell'infrastruttura ed ordina, se del caso, i necessari ripristini e le occorrenti modificazioni dello stato dei luoghi, in conformità degli impegni assunti convenzionalmente. Un anno prima della scadenza del periodo di durata della concessione, il Concedente verifica, in contraddittorio con il Concessionario, il rispetto degli impegni assunti di cui sopra. La mancata osservanza di tali obblighi determina l'avvio del procedimento di decadenza di cui all'art. 9 della presente Convenzione, con il risarcimento dei danni e l'irrogazione della sanzione di cui all'art. 25.

4.4 Alla scadenza del periodo di durata della concessione i rapporti inerenti all'eventuale successione tra il subentrante ed il Concessionario uscente sono regolati dal successivo art. 5.

#### **Art. 5 – Rapporti inerenti la successione tra il subentrante ed il Concessionario uscente**

5.1 Alla scadenza del periodo di durata della concessione, il Concessionario uscente resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio dell'autostrada assentita in concessione e delle relative pertinenze fino al trasferimento della gestione stessa.

5.2 Ai fini dell'affidamento della nuova concessione, il Concedente deve avviare, se del caso, le procedure di gara con congruo anticipo rispetto alla data di scadenza della convenzione vigente in modo tale da evitare soluzione di continuità nell'esercizio dell'Autostrada.

  
10

### **Art. 5 ter – Fondo Centrale di Garanzia**

5ter.1 La Società risulta esposta nei confronti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia per un importo pari ad euro 43.333.350,87. Il Piano economico finanziario recepisce la restituzione del debito in un'unica quota da corrispondere entro 120 giorni dall'efficacia della presente convenzione. La mancata corresponsione, da parte del Concessionario di tale quota, determina l'applicazione di quanto previsto dagli articoli 8bis e 9 della presente Convenzione.

### **Art. 6 – Garanzie**

6.1 Il Concessionario si impegna, ai sensi dell'art. 3, comma 2, lett. v), nei confronti del Concedente, a farsi rilasciare dal progettista o dai progettisti incaricati della progettazione una polizza di responsabilità civile professionale, entro i termini, nelle forme e con le modalità previste dall'art. 111 del D. Lgs. 163/2006 e dal relativo Regolamento di attuazione.

6.2 Il Concessionario si impegna, ai sensi dell'art. 3, comma 2, lett. v), nei confronti del Concedente, a farsi rilasciare, dall'esecutore del contratto, la garanzia fidejussoria entro i termini, nelle forme e con le modalità previste dall'art. 113 del D. Lgs. 163/2006 e dal relativo Regolamento di attuazione.

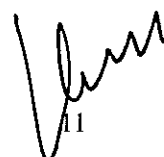
6.3 La garanzia fideiussoria di cui al precedente comma 2 è svincolata ai sensi di legge.

### **Art. 7 – Responsabilità verso terzi ed assicurazioni**

7.1 Il Concessionario assume la responsabilità per i danni causati a persone ed a cose, sia per quanto riguarda i dipendenti ed i materiali di sua proprietà, sia quelli che esso dovesse arrecare a terzi in conseguenza dell'esecuzione dei lavori e delle attività connesse, sollevando il Concedente da ogni responsabilità al riguardo.

7.2 Il Concessionario assume, altresì, la responsabilità per i danni subiti dal Concedente a causa del danneggiamento o della distruzione totale o parziale di impianti ed opere, anche preesistenti, verificatisi nel corso dell'esecuzione dei lavori.

7.3 Il Concessionario, ai sensi della normativa vigente, si impegna a farsi rilasciare dall'esecutore dei lavori una polizza di assicurazione per danni diretti e indiretti, nell'esecuzione dei lavori sino alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio. Il massimale ed il limite di tale polizza saranno commisurati al valore di contratto e la relativa prestazione di garanzia prevederà quale coassicurato insieme al Concessionario anche il Concedente.

  
11



## Art. 8 – Poteri del Concedente

8.1 Il Concedente nell'ambito dei compiti di cui all'art. 2, comma 1, lett. d), del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143 e s.m.i. ed ai sensi dell'articolo 2, comma 86, della Legge 24 novembre 2006 n. 286, di conversione del Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262, come successivamente modificato:

- a) richiede informazioni ed effettua controlli, con poteri di ispezione, di accesso, di acquisizione della documentazione e delle notizie utili in ordine al rispetto degli obblighi di cui alla presente convenzione unica e all'articolo 11, comma 5, della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, nonché dei propri provvedimenti, potendo accedere anche ai sistemi telematici ed informatici per tutti gli atti di gestione e di contabilità e verificare la sicurezza e la certezza dei dati;
- b) emana direttive concernenti le modalità operative relative all'erogazione dei servizi da parte del Concessionario, ai sensi dell'art. 2, comma 86, lettera b) del Decreto Legge n. 262/06 così come modificato dalla legge 286/06 e della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007 e s.m.i., definendo in particolare i livelli generali di qualità riferiti al complesso delle prestazioni e i livelli specifici di qualità riferiti alla singola prestazione da garantire all'utente, sentiti i concessionari e i rappresentanti degli utenti e dei consumatori;
- c) emana direttive per la separazione contabile ed amministrativa, ai sensi dell'art. 2, comma 86, lettera c) del Decreto Legge n. 262/06 così come modificato dalla legge 286/06 e della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007, e verifica i costi delle singole prestazioni per assicurare, tra l'altro, la loro corretta disaggregazione ed imputazione per funzione svolta, provvedendo, quindi, al confronto tra essi e i costi analoghi in altri paesi e assicurando la pubblicizzazione dei dati;
- d) irroga, salvo che il caso costituisca reato, secondo le modalità di cui al successivo articolo 25, in caso di inosservanza degli obblighi di cui alla presente convenzione e di cui all'articolo 11, comma 5, della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, nonché dei propri provvedimenti o in caso di mancata ottemperanza da parte dei concessionari 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, sanzioni amministrative pecuniarie non inferiori nel minimo a euro 25.000 e non superiori nel massimo a euro 150 milioni, per le quali non è ammesso quanto previsto dall'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689; in caso di reiterazione delle violazioni ha la facoltà di proporre al Ministro competente la sospensione o la decadenza della concessione;
- e) segnala all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con riferimento agli atti e ai comportamenti delle imprese sottoposte al proprio controllo, nonché di quelle che partecipano agli affidamenti di lavori, forniture e servizi effettuati da queste, la sussistenza di ipotesi di violazione della legge 10 ottobre 1990, n. 287, nonché i provvedimenti sanzionatori adottati.



### **Art. 8 bis – Accertamento di gravi inadempimenti del Concessionario**

Nel caso in cui il Concedente accerti che si sia verificato un grave inadempimento afferente gli obblighi riportati al successivo art. 9 della presente Convenzione, il Concedente medesimo provvede a comunicare gli elementi dell'accertamento fissando un congruo termine entro il quale il Concessionario dovrà provvedere in ordine agli accertamenti, adempiendo ovvero fornendo le proprie giustificazioni. Trascorso il termine così fissato, senza che il Concessionario abbia provveduto ovvero presentato le proprie giustificazioni ovvero queste ultime non siano state accettate dal Concedente, quest'ultimo avvia il procedimento di cui al successivo art. 9.

### **Art. 9 – Decadenza della concessione**

9.1 Fermo quanto previsto da altre disposizioni della presente Convenzione Unica, la decadenza dalla concessione viene dichiarata con il procedimento di cui al successivo comma nel caso in cui, esperito quanto previsto dal precedente art. 8bis, perduri la grave inadempienza del Concessionario agli obblighi di cui all'art. 3, comma 2, lett. a), b), c), g), h), i), j), k), l), m), n), p), q), r), t), u), w), y), z), dd1), dd2) e di cui all'art. 5ter. La grave inadempienza da parte del Concessionario all'obbligo di cui alla lettera g) del comma 2 dell'art. 3, relativamente alla esecuzione degli interventi, è ravvisabile laddove il Concessionario stesso, volontariamente, ometta di avviare o sospenda arbitrariamente la realizzazione degli interventi, fermo restando, al contrario, che il ritardo nell'esecuzione degli interventi, imputabile al Concessionario medesimo, determinerà soltanto l'applicazione di eventuali penali di cui al successivo art. 26. Relativamente all'obbligo di cui alla lettera r) del comma 2 dell'art. 3, in merito al rispetto della normativa vigente in materia di affidamenti di lavori, servizi e forniture, l'inadempimento si considera grave laddove il Concessionario ometta volontariamente di rispettare quanto previsto dal successivo art. 29 comma 1 lett. a) della presente Convenzione e violando specifiche direttive del Concedente.

9.2 Constatato il perdurare dell'inadempimento da parte del Concessionario agli obblighi di cui al comma precedente, il Concedente contesta al Concessionario stesso l'inadempimento con le modalità di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche, diffidandolo ad adempiere entro un congruo termine comunque non inferiore a 90 giorni che contestualmente gli assegna. Entro lo stesso termine il Concessionario può esercitare i diritti di cui all'art. 10 della legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche. In caso di inottemperanza alla diffida nel termine assegnato ovvero di rigetto delle controdeduzioni eventualmente proposte dal Concessionario il Concedente assegna un ulteriore termine, non inferiore a 60 giorni per adempiere a quanto intimato, pena la decadenza della concessione. In caso di mancato adempimento nel termine da ultimo assegnato il Concedente, entro 90 giorni dalla scadenza del termine assegnato al Concessionario per l'adempimento, richiede al Ministro



delle Infrastrutture di assumere, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, con decreto il provvedimento di decadenza dalla concessione. Il Concessionario resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio delle autostrade fino al trasferimento della gestione stessa.

9.3 Il Concedente subentra in tutti i rapporti attivi e passivi, di cui è titolare il Concessionario e relativi all'oggetto della presente Convenzione, in essere al momento del trasferimento della concessione. Il trasferimento è subordinato al pagamento da parte del Concedente al Concessionario decaduto di un importo corrispondente.

al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati, certificati da una Società di revisione scelta di comune accordo ovvero, in caso di disaccordo dal concedente salvo eventuali modifiche normative e regolamentari. L'indennizzo dovrà essere corrisposto entro il 120° (centoventesimo) giorno dalla data di decadenza della concessione, in un'unica soluzione. In caso di ritardo del pagamento dell'indennizzo, dal 121° giorno dovrà riconoscersi un interesse nella misura del tasso BCE maggiorato di un punto.

L'importo sopra determinato viene decurtato, a titolo di penale, di una somma pari al 10% dello stesso, salvo il maggior danno subito dal Concedente per la parte eventualmente eccedente la predetta penale.

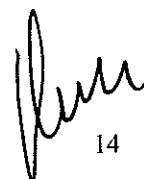
9.4 In caso di mancato accordo tra le Parti in ordine alla determinazione dell'importo di cui al precedente comma 3, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle procedure conciliative previste dalla legislazione vigente. Ove tale facoltà non venga esercitata entro 3 (tre) mesi dal provvedimento di decadenza del rapporto, l'eventuale conseguente controversia viene rimessa al Tribunale Civile di Roma.

#### **Art. 9 bis – Recesso, Revoca e Risoluzione della Convenzione**

9bis.1 Fermo restando quanto previsto al precedente art. 9, il Concessionario avrà diritto, nel rispetto del principio dell'affidamento, ad un indennizzo / risarcimento a carico del Concedente in ogni caso di recesso, revoca per motivi di pubblico interesse, risoluzione per inadempimento del Concedente, e/o comunque cessazione anticipata del rapporto di Convenzione pur indotto da atti e/o fatti estranei alla volontà del Concedente, anche di natura straordinaria e imprevedibile, ivi inclusi mutamenti sostanziali del quadro legislativo o regolatorio.

9bis.2 In tal caso -fermo restando il subentro del Concedente in tutti i rapporti attivi e passivi di cui è titolare il Concessionario e relativi all'oggetto della presente convenzione - l'indennizzo/ risarcimento di cui al comma 1, dovuto dal Concedente al Concessionario, sarà pari ad un importo corrispondente alla seguente sommatoria :

- a) il valore delle opere realizzate, al netto degli ammortamenti, ovvero nel caso in cui le opere non abbiano ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario
- b) le penali e gli altri costi sostenuti o da sostenere in conseguenza della risoluzione;



c) un indennizzo, a titolo di risarcimento del mancato guadagno, pari al 10 per cento del valore delle opere ancora da eseguire ovvero della parte del servizio ancora da gestire valutata sulla base del piano economico finanziario.

9bis.3 In caso di mancato accordo tra le Parti in ordine alla determinazione dell'importo di cui al precedente comma 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga esercitata entro 3 (tre) mesi dal provvedimento di revoca, recesso o risoluzione del rapporto, l'eventuale conseguente controversia viene rimessa al Tribunale Civile di Roma.

9bis.4 L'efficacia della revoca della concessione è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del Concedente di tutte le somme previste dai commi precedenti.

## **Sezione II – Economico – Finanziario – Patrimoniale**

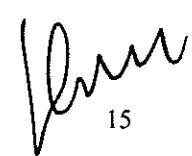
### **Art. 10 – Bilancio e Partecipazioni del Concessionario**

10.1 Il Concessionario deve trasmettere al Concedente entro due mesi dalla sua data di approvazione, il bilancio di esercizio approvato dall'Assemblea ed il bilancio consolidato, ove predisposto.

10.2 Le attività di cui all'art. 19, comma 4, legge n. 136/1999, possono essere svolte dal Concessionario con le modalità ivi previste e previa comunicazione al Concedente. Il Concessionario è, altresì, obbligato a comunicare al Concedente entro 2 (mesi) dall'assunzione dell'atto, l'eventuale acquisizione di partecipazioni, di rami d'azienda ovvero la costituzione di società, che abbiano ad oggetto sociale le attività di cui all'art. 3, comma 3 n. 1, della Legge 28 aprile 1971 n. 287, così come modificato dall'art. 19 della Legge n. 136/99.

10.3 Le seguenti società, che esercitano le attività di cui al precedente art. 10.2, sono considerate collegate ai sensi dell'art. 63 della Direttiva 2004/18/CE:

Atlantia S.p.A.  
Autostrada Mazowsze S.A.  
Autostrade per l'Italia S.p.A.  
Infoblu S.p.A.  
SPEA S.p.A.  
Essediesse S.p.A.  
Autostrade Service S.p.A.  
Autostrade Tech S.p.A.  
Tirreno Clear Srl  
Giove Clear Srl  
Autostrada Torino-Savona S.p.A.  
Telepass S.p.A.  
Ad Moving S.p.A.  
Pavimental S.p.A.  
Port Mobility S.p.A.

  
15

Strada dei Parchi S.p.A.  
SAM S.p.A.  
Newpass S.p.A.  
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A.  
Società Autostrada Tirrenica S.p.A.  
Raccordo Autostrade Valle d'Aosta S.p.A.  
Autostrade Participations S.A.  
Autostr. Intern. U.S. Holdings  
Stalexport Autostrady S.A.  
Stalexport Autostrada Malopolska S.A.  
Stalexport Autostrada Dolnoslaska S.A.  
Autostrade dell'Atlantico S.r.l.  
Autostrade per il Cile S.r.l.  
Spea // Engineering S.p.A.  
Società Infrastrutture Toscane S.p.A.

10.4 Il Concessionario dichiara:

- che non sono considerate collegate ai sensi dell'art. 63 della Direttiva 2004/18/CE le seguenti società in cui detiene partecipazioni e che esercitano le medesime attività di cui all'art. 10.2

Nessuna.

- di detenere partecipazioni nelle misure indicate nelle seguenti società che esercitano attività strumentali e/o ausiliarie all'oggetto della concessione:

Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE)      2,0 %

- di non detenere partecipazioni in società che esercitano attività estranee all'oggetto della concessione.

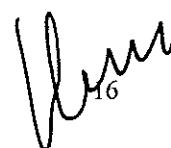
10.5 La composizione azionaria del Concessionario, come risultante dal libro soci alla data di stipula della presente Convenzione Unica, è la seguente:

Autostrade per l'Italia      100 %

10.6 Il Concessionario si impegna a non procedere, alla distribuzione di rimborsi di capitale né di riserve di bilancio ad eccezione di quelle costituite con destinazione di utili, se non previsto nel piano finanziario allegato alla Convenzione.

10.7 Il Concessionario deve comunicare al Concedente le variazioni alle partecipazioni rispetto a quanto previsto all'art. 10.4. Le eventuali modificazioni dello Statuto dovranno essere comunicate entro 30 (trenta) giorni dalla loro attuazione.

10.8 Resta inteso che non potranno essere recuperate in tariffa eventuali perdite derivanti dalle attività collaterali a quelle della concessione, ovvero di Società comunque partecipate dal Concessionario stesso.

  
16

10.9 Con apposito disciplinare, predisposto dal Concedente, da redigersi entro 6 (sei) mesi dalla sottoscrizione della presente Convenzione, saranno regolati i rapporti tra il Concessionario e le Società ad esso collegate o da esso controllate, al fine di prevenire conflitti di interessi ed ogni eventuale interferenza con il corretto espletamento della attività oggetto di affidamento, nonché al fine di prevenire rischi di danno all'interesse pubblico perseguito, alla concorrenza ed al mercato. Tale disciplinare sarà concordato tra le Parti.

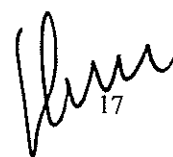
#### **Art. 10 bis – Autorizzazioni per modificazioni soggettive e/o oggettive del Concessionario**

10bis.1 Sono sottoposte ad autorizzazione preventiva del Concedente, a pena di decadenza dalla concessione, le operazioni che implicano mutamenti soggettivi del Concessionario. Sono altresì sottoposte ad autorizzazione preventiva, a pena di decadenza, le operazioni dispositive di beni immobili reversibili accatastati.

10bis.2 Ai fini del comma 1, per modifiche soggettive riguardanti il Concessionario si intende ogni operazione, posta in essere dal Concessionario, di fusione, scissione, trasferimento dell'azienda, mutamento di sede sociale o di oggetto sociale, scioglimento della società. Non costituisce modifica soggettiva la vendita e/o il collocamento delle azioni presso un mercato borsistico regolamentato, fermo restando quanto disposto nei successivi commi 6 e 8.

10bis.3 Qualora l'indice di solidità patrimoniale del Concessionario previsto nell'allegato O) della presente Convenzione, calcolato sulla base dei dati consuntivi del bilancio, risulti pari o inferiore a 1,6, non sono soggette ad autorizzazione preventiva del Concedente le operazioni di trasferimento delle partecipazioni, anche di controllo, detenute dal Concessionario, solo se esse comportano, nell'esercizio in cui si perfeziona l'operazione, un miglioramento del predetto indice. Qualora l'indice sia superiore al valore 1,6 l'operazione non è soggetta ad autorizzazione sempre che essa non comporti, nell'esercizio in cui la stessa operazione viene effettuata, un decremento di tale indice al di sotto del predetto valore 1,6. Ove dal bilancio dell'esercizio interessato risulti che le operazioni di cui ai precedenti periodi sarebbero dovute essere sottoposte ad autorizzazione preventiva ed invece non lo siano state, si applica al Concessionario la sanzione di cui al disciplinare allegato alla presente Convenzione, fermo l'obbligo del Concessionario di ricostituire l'indice di solidità patrimoniale al valore preesistente alle operazioni medesime, relativamente al caso di cui al primo periodo ovvero al valore 1,6, relativamente al caso di cui al secondo periodo.

10bis.4 Le operazioni che comportano l'acquisizione da parte del Concessionario di partecipazioni, anche di controllo, fermo l'obbligo di comunicazione di cui al comma 4 dell'art. 10 della presente Convenzione, non sono soggette ad autorizzazione preventiva del Concedente. Nel caso in cui il corrispettivo stabilito in relazione alle operazioni di cui al periodo precedente sia di ammontare superiore a 1/10 del Patrimonio Netto della Società al 31 dicembre dell'anno precedente, qualora

  
17

l'indice di solidità patrimoniale, previsto nell'allegato alla presente Convenzione sotto la lettera O), calcolato sulla base dei dati consuntivi del bilancio dell'esercizio in cui si è perfezionata l'acquisizione, risulti inferiore a 1,6, il Concessionario è tenuto a riequilibrare tale indice al livello minimo di 1,6.

10bis.5 Nei casi di cui ai commi 3 e 4 il riequilibrio, realizzato mediante aumenti di capitale ovvero altri strumenti od operazioni volte al ripristino dell'indice di solidità patrimoniale, deve essere effettuato a pena di decadenza entro 6 mesi dalla data di approvazione del bilancio.

10bis.6 A pena di decadenza dalla concessione, è necessario che il controllo, ai sensi dell'art. 2359 cod. civ., del Concessionario resti sempre in capo o ad un soggetto pubblico o ad un soggetto che abbia i requisiti e assuma gli obblighi seguenti:

a) patrimonializzazione idonea e cioè che esso abbia un patrimonio netto, risultante dall'ultimo bilancio d'esercizio approvato e certificato, almeno pari a 1/8 del Patrimonio Netto del Concessionario, al 31 dicembre dell'anno precedente;


b) sede sociale, o residenza in caso di persona fisica, in un Paese non incluso nelle liste dei Paesi a regime fiscale privilegiato individuati ai sensi degli articoli 110 e 167 del testo unico sulle imposte dirette;

c) fermo quanto previsto ai commi 1 e 2, assicurare il mantenimento in Italia, anche a fini fiscali, della sede del Concessionario, nonché il mantenimento delle competenze tecnico-organizzative del Concessionario così come previste dall'art. 3, comma 1, della presente Convenzione, impegnandosi formalmente ad assicurare al Concessionario i mezzi occorrenti per far fronte agli obblighi derivanti dalla Convenzione di concessione e dagli atti ad essa allegati, agendo a tal fine al meglio delle proprie possibilità;

d) l'organo amministrativo sia composto, nella misura richiesta, da amministratori e sindaci in possesso dei requisiti di professionalità e, se del caso, di indipendenza richiesti dal Decreto Legislativo n. 58, 1998, ed aventi, altresì, i requisiti di onorabilità previsti ai fini della quotazione in borsa dall'ordinamento del Paese in cui ha sede la Società.

10bis.7 Senza pregiudizio per quanto previsto ai commi 2 e 10 qualsiasi operazione per effetto della quale il Concessionario possa non esser più controllato ai sensi dell'art. 2359 del codice civile, e che pertanto renda inapplicabili le previsioni di cui al comma 6, deve essere rappresentata al Concedente con ogni occorrente dettaglio ed è soggetta a preventiva autorizzazione del Concedente stesso, da fornire entro 30 giorni dall'avvenuta rappresentazione.

10bis.8 Il Concessionario, a pena di decadenza dalla concessione, è tenuto a fornire con la dovuta sollecitudine al Concedente tutti gli elementi informativi occorrenti per la verifica della persistenza dei requisiti ovvero dell'osservanza degli obblighi di cui al presente articolo. In caso di cambio di controllo, il Concedente dovrà formulare le proprie eventuali eccezioni entro il termine di 30 (trenta) giorni dal



ricevimento delle informazioni. Decorso tale termine senza eccezioni da parte del Concedente, l'obbligo di cui al precedente comma si intende adempiuto.

10bis.9 Ai fini del presente articolo, si intende per procedura di autorizzazione preventiva quella svolta ai sensi della direttiva del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 30 luglio 2007, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 224 del 26 settembre 2007.

10bis.10 Resta fermo che ogni operazione posta in essere dai soggetti controllanti la controllante del Concessionario e/o atti di disposizione di azioni della controllante del Concessionario non costituisce cambiamento di controllo e non è quindi soggetta ad autorizzazione o provvedimenti consimili.

### **Art. 11 – Piano Economico Finanziario**

11.1 Il piano economico finanziario allegato E alla presente Convenzione Unica è stato aggiornato in conformità a quanto previsto dall'articolo 2, commi 82 e seguenti, del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262 (convertito dalla n. 286 del 24 novembre 2006 e successive modificazioni) nonché dalla Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.


11.2 In sede di aggiornamento/revisione del piano economico finanziario, che avverrà al termine del periodo regolatorio di cui alla Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007, ovvero da quanto previsto dal precedente art. 3.9, si terrà conto degli scostamenti, in aumento o in diminuzione, tra i ribassi previsti nel medesimo piano economico finanziario ed i ribassi effettivamente conseguiti, in sede di eventuale affidamento a terzi. In sede di aggiornamento o di revisione del piano economico finanziario si terrà conto, altresì, delle emanande linee-guida per la predisposizione del sistema di contabilità analitica e di ammissibilità dei costi.

11.3 I tempi di realizzazione delle infrastrutture autostradali fissati nel Cronoprogramma di competenza del Concessionario sono vincolanti per quest'ultimo. In caso di inosservanza di tali tempi salvo che per causa di forza maggiore o per causa non imputabile al Concessionario o per fatto del terzo, si applicano le penali di cui all'articolo 26 e la decadenza di cui all'art. 9.

11.4 Al fine di assicurare la gradualità dell'evoluzione tariffaria, è possibile, in sede di aggiornamento, prevedere l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico – finanziaria. Il parametro X della formula tariffaria è rideterminato in modo tale da tenere conto di queste poste figurative.

11.5 Fermi gli aggiornamenti/revisioni di cui al precedente art. 11.2 e le revisioni di cui al successivo art. 11.6, gli impegni assunti dal Concessionario come individuati nelle previsioni del Piano economico finanziario sono vincolanti fino alla data di scadenza della durata della concessione.

11.6 In relazione a quanto previsto al precedente art. 3.9, il piano economico – finanziario può essere soggetto a revisione su richiesta del Concedente o del Concessionario ove eventi straordinari ne





abbiano determinato l'alterazione. La revisione del piano economico – finanziario sarà predisposta in applicazione di quanto previsto dalla Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007 e potrà comportare modifiche alla presente Convenzione Unica da definire entro sei mesi decorrenti dalla data di presentazione della revisione del piano economico – finanziario da parte del Concessionario. Detto piano verrà inoltre sottoposto a revisione in presenza di un nuovo programma di investimenti ovvero in presenza di eventi straordinari che determinino un'alterazione dell'equilibrio economico-finanziario del medesimo.

11.7 In sede di aggiornamento o di revisione del piano economico – finanziario di concessione il rischio di costruzione è posto a carico del Concessionario successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del Concedente, ad esclusione dei casi in cui l'eventuale incremento dei costi di costruzione sia determinato da forza maggiore o da fatti di terzi 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.

11.8 Le Parti si danno atto che verificheranno la possibilità di introdurre soluzioni, stabilendone modalità e condizioni, che consentano, all'inizio di ciascun periodo regolatorio, di destinare parte degli eventuali extraprofiti conseguiti nell'ultimo periodo regolatorio, in virtù dello svolgimento sui sedimi demaniali di attività commerciali.

11.9 Le Parti, 6 (sei) mesi prima del termine di ciascun periodo regolatorio, procederanno all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario di cui al precedente art. 11.1, verificando congiuntamente la permanenza e/o le variazioni verificatesi nel medesimo periodo regolatorio in ordine agli elementi individuati nel Piano Economico Finanziario. Detta attività di verifica dovrà concludersi entro 2 (due) mesi prima della scadenza del periodo regolatorio e verrà attestata mediante apposito verbale sottoscritto tra le Parti che sarà approvato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

11.10 In presenza di un nuovo programma di investimenti ovvero di eventi straordinari, cause di forza maggiore, che determinano un'alterazione dell'equilibrio economico finanziario, la parte che intende attivare la procedura di revisione ne darà comunicazione per iscritto all'altra con l'esatta indicazione (i) dei presupposti e delle ragioni che comporterebbero una alterazione dell'equilibrio del Piano Economico Finanziario, nonché (ii) della propria proposta per addivenire al nuovo equilibrio del Piano. L'altra parte dovrà comunicare per iscritto le proprie determinazioni in merito alla richiesta di revisione entro 30 (trenta) giorni dalla ricezione della stessa. Le Parti dovranno trovare un accordo nei successivi 60 (sessanta) giorni.

11.11 In caso di mancato accordo in merito all'aggiornamento e/o alla revisione del Piano Economico Finanziario, ovvero in ordine alla sussistenza dei presupposti di detta revisione, troveranno applicazione, ove ne sussistano i presupposti, le disposizioni di cui all'articolo 9 bis della



presente Convenzione, nonché le disposizioni di Legge in ordine all'estinzione del rapporto concessorio.

#### **Art. 12 – Canone di concessione**

12.1 Il Concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimati un canone annuo fissato in misura pari al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi. Qualora, a seguito di disposizioni normative, dovesse essere elevata la misura del canone di concessione di cui sopra, o introdotte forme analoghe di tassazione a carico del Concessionario, il Concessionario avrà diritto al riconoscimento di uno specifico incremento tariffario a copertura del maggior esborso.

#### **Art. 13 – Canone per attività collaterali**

13.1 Il Concessionario è tenuto a corrispondere al Concedente un canone annuo nella misura del 5% su tutti i ricavi conseguiti dalle subconcessioni sul sedime autostradale e dalle altre attività collaterali svolte, ivi comprese quelle relative allo sfruttamento per fini commerciali delle reti di telecomunicazioni.

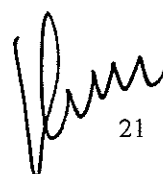
13.2 Il canone annuo di cui al comma 1 è pari al 20% relativamente alle nuove concessioni che verranno assentite dal Concessionario per lo svolgimento:

- di nuovi servizi, non ancora entrati in esercizio alla data di efficacia della presente convenzione, da svolgersi sul sedime autostradale delle aree di servizio presenti sulla rete autostradale in concessione;
- di servizi su aree di servizio di nuova realizzazione ovvero oggetto di rinnovo, non ancora entrate in esercizio alla data di efficacia della presente convenzione.

#### **Art. 14 – Tariffe di pedaggio**

14.1 La tariffa media per chilometro, ponderata con i chilometri percorsi dai veicoli appartenenti alle singole classi e tipologie di pedaggio, è calcolata alla data di riferimento del piano economico finanziario allegato E alla presente Convenzione Unica sulla base di quanto stabilito nell'allegato A, in conformità alla Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007. Essa sarà periodicamente adeguata in relazione alle normative vigenti. In ogni caso, in funzione della realizzazione dei lavori, gli investimenti dovranno essere remunerati esclusivamente dopo la loro realizzazione, ai sensi della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.

14.2 Il pedaggio, per ciascuna percorrenza, è determinato dal prodotto dei chilometri attribuiti alla percorrenza stessa per la tariffa unitaria di competenza, importo a cui si aggiungono le maggiorazioni e le imposte previste dalla normativa vigente.

  
21

14.3 È facoltà del Concessionario, ai fini commerciali, di esazione o di ottimizzazione dell'uso dell'autostrada, ferma restando la tariffa media ponderata per chilometro, articolare il sistema tariffario di cui all'allegato A introducendo tariffe elementari differenziate, se del caso, secondo il percorso, le caratteristiche della strada, la tipologia dei veicoli, il periodo e le modalità di pagamento. L'articolazione tariffaria di cui al presente comma può avere decorrenza anche in corso d'anno e deve essere, in ogni caso, tale da garantire che il rapporto tra tariffa elementare massima e minima non sia superiore per ciascuna classe di pedaggio a 1,5 volte e tra le diverse classi a 3 volte.

14.4 Nel caso in cui il Concessionario intendesse - in conformità a quanto precisato al precedente comma - articolare il sistema tariffario introducendo tariffe elementari differenziate presenterà, all'approvazione del Concedente, un progetto di modulazione delle tariffe, tale da garantire per il Concessionario parità di gettito degli introiti da pedaggio nell'arco temporale in cui si propone di dare attuazione all'articolazione tariffaria. Qualora da tale applicazione dovesse risultare uno squilibrio degli introiti da pedaggio, la modulazione tariffaria, con i conseguenti livelli tariffari, verranno rideterminati al fine di assicurare, per il futuro - a partire dall'anno successivo a quello dell'avvio della modulazione tariffaria - la parità di gettito ed il recupero dell'eventuale scostamento, positivo o negativo, registrato nel periodo precedente. Le modalità di rimodulazione tariffaria, nelle more di una apposita delibera del CIPE, saranno definite tra Concedente e Concessionario.

#### **Art. 15 – Formula revisionale della tariffa media ponderata**

15.1 Sulla base di quanto stabilito nelle delibere CIPE del 24 aprile 1996 (“Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità”) e 20 dicembre 1996 (“Direttive per la revisione delle tariffe autostradali”) e successive modifiche ed integrazioni adottate dal CIPE con particolare riferimento alla Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007, la tariffa è adeguata annualmente sulla base della seguente formula tariffaria definita secondo il metodo del price cap:

$$\Delta T = \Delta P - X + K$$

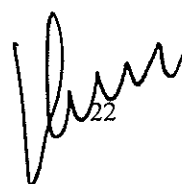
dove

$\Delta T$  è la variazione percentuale annuale della tariffa;

$\Delta P$  rappresenta il tasso d'inflazione di cui all'art.16;

$X$  è il fattore percentuale di adeguamento annuale della tariffa determinato all'inizio di ogni periodo regolatorio e costante all'interno di esso, in modo tale che, ipotizzando l'assenza di ulteriori investimenti, per il successivo periodo di regolamentazione, il valore attualizzato dei ricavi previsti sia pari al valore attualizzato dei costi ammessi, tenuto conto dell'incremento di efficienza conseguibile dai concessionari e scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione;

$K$  è la variazione percentuale annuale della tariffa determinata ogni anno in modo da consentire la

  
22

remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente quello di applicazione; è determinata in modo tale che il valore attualizzato dei ricavi incrementali previsti fino al termine del periodo di regolamentazione sia pari al valore attualizzato dei maggiori costi ammessi, scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione; ai maggiori costi ammessi devono essere sottratti gli utilizzi del Fondo di bilancio di cui all'art. 3 comma 2 lett. dd<sub>2</sub>). Le risorse appostate su tale fondo sono destinate a nuovi investimenti, su disposizione del Concedente. La determinazione della congrua remunerazione del capitale investito è stata calcolata nell'Allegato B applicando la metodologia di cui alla Delibera CIPE n. 38/2007.

15.2 Alla tariffa così individuata si aggiunge o sottrae una componente relativa al fattore di qualità di cui al successivo art. 19 secondo le modalità individuate dalla delibera CIPE 20 dicembre 1996 e successive integrazioni anche ai sensi dell'art. 21, terzo comma, del decreto legge 24.12.2003 n. 355, convertito con modificazioni dalla legge 27.2.2004 n. 47.

15.3 Ai fini dei conteggi le componenti della formula revisionale vanno considerate in termini di unità percentuali arrotondate, per eccesso o per difetto, alla frazione centesimale più prossima.

15.4 La componente K verrà comunicata dal Concessionario al Concedente entro il 31 ottobre di ciascun anno. La relativa determinazione avverrà sulla base del progressivo stato di avanzamento dei singoli investimenti risultante dalla situazione patrimoniale del Concessionario al 30 settembre dello stesso anno, ovvero al termine del trimestre precedente. La metodologia utilizzata è riportata nell'allegato B.

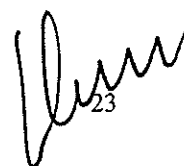
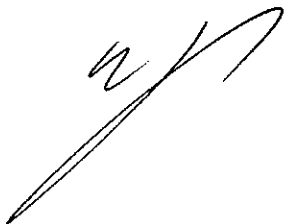
#### **Art. 16 – Tasso di inflazione programmato**

16.1 Il tasso di inflazione programmato, di cui alla variabile  $\Delta P$  della formula revisionale della tariffa media ponderata, prevista dal precedente art.15, corrisponde a quello risultante, per l'anno di applicazione della tariffa, dal più recente Documento di Programmazione Economica e Finanziaria.

#### **Art. 17 – Recupero degli importi relativi ad investimenti non realizzati**

17.1 Il recupero degli importi relativi ad investimenti programmati e non realizzati avviene in ragione del principio di neutralità economica del Concessionario, in modo tale che questi non tragga benefici economico finanziari dalla mancata o ritardata realizzazione degli investimenti in beni reversibili.

17.2 L'importo da recuperare per ciascun anno è determinato secondo quanto previsto nell'Allegato L, anche ai fini dell'applicazione dell'art. 3 lett. dd<sub>2</sub>). L'importo da recuperare può essere incrementato anche successivamente, da ulteriori oneri a titolo sanzionatorio nel caso gli investimenti non realizzati siano attribuibili a responsabilità del Concessionario.



17.3 Nel caso di mancata o ritardata realizzazione degli investimenti previsti nel piano economico finanziario attribuibile a responsabilità del Concessionario, troverà applicazione l'articolo 25 della presente convenzione.

17.4 Gli investimenti non realizzati nel periodo precedente possono essere riprogrammati dal Concessionario di intesa con il Concedente, salvo diversa determinazione di quest'ultimo, e vengono remunerati come nuovi investimenti, secondo le modalità specificate dalla citata Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007. In ogni caso, in funzione della realizzazione dei lavori, gli investimenti dovranno essere remunerati esclusivamente dopo la loro realizzazione, ai sensi della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.

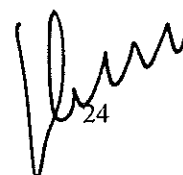
#### **Art. 17 bis – Destinazione benefici finanziari da ritardata esecuzione degli investimenti**

17bis.1 Nel caso di ritardi nell'attuazione del programma degli investimenti, rispetto alle previsioni contenute all'interno dell'Allegato L, per gli interventi non remunerati specificatamente in tariffa, i benefici finanziari connessi alla minore spesa verranno accantonati in un'apposita Riserva nominativa di Patrimonio netto espressamente indicata. Tali riserve potranno essere utilizzate per la realizzazione di opere reversibili di completamento dell'autostrada in concessione. L'individuazione di dette opere avverrà al termine del periodo regolatorio in sede di revisione del piano economico finanziario.

17bis.2 Relativamente alle nuove opere di cui all'Art. 2, disciplinate ai sensi della Delibera Cipe n. 39 del 15 Giugno 2007, il Concessionario si impegna ad accantonare annualmente nel passivo dello Stato Patrimoniale, nel fondo rischi ed oneri, l'importo relativo al beneficio finanziario conseguente alla loro eventuale mancata o ritardata esecuzione, rispetto alle previsioni temporali riportate nel piano economico finanziario, secondo quanto riportato nell'allegato L. Tali riserve dovranno essere utilizzate per la realizzazione di opere reversibili di completamento dell'autostrada in concessione. L'individuazione di dette opere avverrà al termine del periodo regolatorio in sede di revisione del piano economico finanziario.

#### **Art. 18 – Adeguamento annuale delle tariffe**

18.1 Il Concessionario provvede a comunicare al concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, le variazioni tariffarie che intende applicare nonché la componente investimenti del parametro K relativo a ciascuno dei nuovi interventi aggiuntivi. Il Concedente, nei successivi 30 giorni, previa verifica della correttezza delle variazioni tariffarie, trasmette la comunicazione, nonché una sua proposta ai Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze, i quali, di concerto, approvano o rigettano le variazioni proposte con provvedimento motivato nei 15 giorni successivi al ricevimento della comunicazione. L'adeguamento, determinato ai sensi del precedente

  
24

art. 15, è effettuato con le modalità previste dall'art. 21, comma 5, del decreto legge 24 dicembre 2003 n. 355 convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2004 n. 47, come modificata dalla legge n. 286/2006 e s.m.i..

18.2 Detto adeguamento è determinato secondo i criteri previsti dal CIPE, con particolare riferimento alle delibere CIPE del 24 aprile 1996, 20 dicembre 1996 e 15 giugno 2007. Nell'ambito della procedura revisionale, il Concedente può contestare:

- a) la correttezza dei valori inseriti nella formula revisionale e dei relativi conteggi, come sopra specificati, con particolare riferimento all'entità degli investimenti effettuati nell'anno precedente ai fini della determinazione definitiva del parametro K da applicare per l'anno seguente. Il parametro K verrà applicato agli effettivi investimenti eseguiti rispetto al cronoprogramma di cui all'allegato M.
- b) la sussistenza di gravi inadempienze alle disposizioni della presente Convenzione unica, nonché per quelle relative agli investimenti già assentiti nella Convenzione del 14.12.1999, che siano state formalmente contestate al Concessionario entro il 30 giugno precedente.

18.3 Nel caso di cui alla lettera a) del comma 2 il Concessionario provvede ad applicare l'aggiornamento sulla base della variazione corretta come da indicazioni del Concedente. Fermo restando detta applicazione, il Concessionario ha facoltà di contestare la variazione indicata dal Concedente.

18.4 Nel caso di cui alla lettera b), comma 2, il Concedente, perdurando l'inadempienza degli obblighi del Concessionario, per fatti imputabili a quest'ultimo, propone, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, la sospensione dell'applicazione della formula revisionale di cui all'art. 15 e procede ai sensi dell'art. 9 della presente Convenzione.

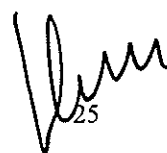
18.5 Il Concessionario deve trasmettere al Concedente, entro 30 giorni dall'avvenuta comunicazione relativa all'adeguamento tariffario, il prontuario delle tariffe, relativo all'anno di richiesta.

18.6 Ai fini della determinazione dell'adeguamento annuale delle tariffe il Concessionario comunica al Concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, lo stato d'avanzamento degli investimenti risultante dalla situazione patrimoniale e dai dati di Contabilità analitica forniti riferiti alla data del 30 settembre di ciascun anno.

### **Sezione III – Tecnica**

#### **Art. 19 – Indicatori di qualità**

19.1 L'indicatore Q della qualità di servizio di cui alla Delibera CIPE 20 dicembre 1996 è attualmente riferito allo stato strutturale delle pavimentazioni e all'incidentalità secondo le modalità definite nell'allegato C. L'indicatore Q, gli standard di qualità e le modalità di misurazione e verifica dei relativi livelli saranno integrati ai sensi di quanto previsto dall'art. 21, terzo comma, del decreto



legge 24.12.2003 n. 355 convertito con modificazioni dalla legge 27.2.2004 n. 47 nonché dall'art. 2 comma 86 della Legge n. 286/2006 e s.m.i.

19.2 Il Concessionario si impegna a trasmettere entro il 31 luglio di ogni anno, le informazioni necessarie ai fini del computo dell'indicatore di qualità, aggiornate al 30 giugno dell'anno precedente a quello di applicazione.

19.3 Ai fini dell'applicazione della formula revisionale di cui all'art. 15, la variabile  $\Delta Q$  corrisponde alla variazione percentuale media dell'indicatore di qualità registrata sui cinque risultati osservati dal Concessionario nel corso dell'ultimo quinquennio che ha termine il 30 giugno dell'anno precedente quello di applicazione.

19.4. Ai fini dell'applicazione della formula revisionale di cui all'art. 15, il parametro  $\beta$  assume il valore di cui all'allegato C.

## **Art. 20 – Progettazione**

20.1 Il Concessionario presenta, nel rispetto del cronoprogramma e della normativa vigente, all'esame del Concedente per l'approvazione i progetti definitivi e o esecutivi degli interventi di propria competenza di cui all'art. 2.2. I progetti sono corredati da tutti gli allegati previsti dalla normativa vigente, ivi compresi i benestare, le autorizzazioni ed i nulla-osta richiesti.

20.2 I tipi di manufatti di attraversamento delle ferrovie devono essere preventivamente concordati con "R.F.I. S.p.A." e con le Aziende esercenti le linee ferroviarie in concessione.

20.3 I progetti devono anche specificamente 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.

20.4 I progetti sono redatti tenendo conto delle esigenze del traffico, nonché di quelle degli enti interessati agli attraversamenti ed allacciamenti di cui sopra.

20.5 Resta inteso che le strade pubbliche, alle quali si innestano gli allacciamenti predetti, devono avere caratteristiche sufficienti a smaltire il traffico di afflusso e di deflusso dall'autostrada.

20.6 Nel caso di allacciamento a strada statale, sono a totale carico del Concessionario le opere di sistemazione dell'accesso e degli impianti relativi da realizzarsi sulla proprietà del Concedente.

20.7 Qualora l'allacciamento venga realizzato con una strada pubblica sita ad una distanza superiore ai 6 chilometri ed il Concessionario concordi di attuarlo, le opere e gli impianti, nonché le spese di manutenzione, potenziamento, adeguamento e di esercizio dell'allacciamento, fanno carico all'Ente richiedente per la maggiore lunghezza.

20.8 Le maggiori spese per opere in variante e/o in aggiunta rispetto a quelle approvate nei progetti iniziali, richieste dall'Ente proprietario delle strade interessate o da altri Enti, che il Concessionario



concordi di attuare, sono ad esclusivo carico degli stessi Enti richiedenti, ai quali fanno carico, altresì, i costi indiretti e le spese di manutenzione delle sopra citate opere.

20.9 Qualora le richieste di variazione provengano dal Concedente stesso ed il Concessionario richieda ad esso il pagamento anticipato delle maggiori spese di cui agli artt. 20.7 e 20.8, la corresponsione dei relativi importi avviene sulla base delle stime allegate ai progetti, salvo congruaggio in più od in meno, all'atto della chiusura della contabilità definitiva.

20.10 Il Concessionario deve apporre a sue spese i segnali indicatori di avvio in autostrada sulle strade pubbliche, previo accordo con gli enti proprietari di dette strade.

20.11 I progetti definitivi ed esecutivi, compresi quelli di manutenzione straordinaria, e le eventuali varianti, sono approvati dal Concedente entro 90 giorni dalla loro ricezione. Il predetto termine è da ritenersi interrotto nel momento in cui il Concedente richieda modifiche od integrazioni al progetto presentato e non è comprensivo delle verifiche di cui al D.Lgs 163/2006.

20.12 L'entità delle spese generali, relative ai progetti ed alle eventuali varianti predisposti dal Concessionario, è determinata sulla base dei contenuti del D.M. 22 maggio 1992, n. 1334 e s.m.i.

#### **Art. 21 – Termini per la presentazione delle progettazioni**

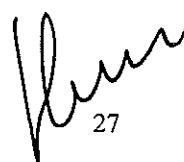
21.1 Fermi restando i termini di consegna della progettazione delle infrastrutture fissati nel Cronoprogramma (Allegato M), l'adempimento dell'obbligo di cui all'art. 20.1 relativo ai progetti deve essere assolto dal Concessionario secondo la tempistica prevista nel cronoprogramma.

21.2 Su richiesta del Concessionario e solo per comprovate cause di forza maggiore e fatto di terzi, il Concedente consentirà alla proroga dei termini fissati per la presentazione dei progetti.

#### **Art. 22 – Espropri**

22.1 Le espropriazioni e le occupazioni di terreni strettamente necessari per la realizzazione delle opere di competenza del Concessionario, di cui al precedente art. 2.1, vengono effettuate a cura e spese del Concessionario. A tal fine, il Concessionario medesimo è delegato, ai sensi della vigente normativa, a compiere tutte le operazioni relative, previste dal D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e s.m.i., ivi comprese quelle sostitutive di acquisto degli immobili stessi privilegiando le acquisizioni in via bonaria.

22.2 Gli immobili espropriati ed acquisiti ai sensi del precedente comma e le opere sugli stessi realizzate sono assoggettate ad uso pubblico e disciplinate dalla presente convenzione di concessione.

  
27



## **Art. 23 – Verifiche e Collaudi**

23.1 Al completamento dei lavori relativi alle opere indicate all'art. 2, su richiesta del Concessionario, si procede, da parte di funzionari espressamente delegati dal Concedente, alla visita di ricognizione ai fini della sicurezza della circolazione. Di tanto è steso regolare verbale.

23.2 Solo dopo che la visita predetta abbia avuto esito favorevole ed in seguito ad esplicita autorizzazione del Concedente, si può dare luogo, in via provvisoria, all'apertura ed all'esercizio dell'opera autostradale o a tratti funzionali di essa.

23.3 Il collaudo tecnico e amministrativo, previsto dalla vigente normativa, delle opere realizzate dal Concessionario è effettuato da parte di tecnici nominati dal Concedente. Il relativo onere è a carico del Concessionario.

## **Art. 24 – Vigilanza del Concedente**

24.1 Il Concedente vigila affinché i lavori di realizzazione delle opere di cui all'art. 2 siano eseguiti a perfetta regola d'arte a norma dei progetti approvati, senza che per il fatto di tale vigilanza resti diminuita la responsabilità del Concessionario in ordine all'esecuzione dei lavori. Il Concedente vigila anche sui lavori di manutenzione ordinaria, straordinaria e sui ripristini.

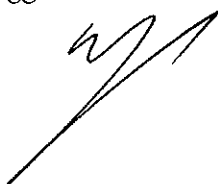
24.2 Il Concedente, qualora constati che i lavori sono eseguiti in difformità da quanto stabilito dall'art. 24.1, comunica al Concessionario gli adempimenti da eseguire.

24.3 Il Concedente in ordine ai programmi manutentori, di cui all'art. 3.2 lett. h), può chiedere tutti i chiarimenti necessari. Visita ed assiste ai lavori, può eseguire prove, esperimenti, misurazioni, saggi e quanto altro necessario per accertare il buon andamento dei lavori stessi. Il Concessionario deve fornire tutti i mezzi occorrenti, provvedendo alle spese all'uopo necessarie.

24.4 Il Concedente, ai fini della verifica di quanto previsto all'art. 3, provvede al controllo dell'attuazione del piano economico - finanziario da parte del Concessionario, potendo, a tal fine, compulsare la documentazione contabile nonché le risultanze economiche, finanziarie e patrimoniali, con particolare riguardo alla contabilità analitica.

## **Art. 25 – Accertamento della violazione e sanzioni**

25.1 Fatta salva la pronuncia di decadenza dalla concessione prevista dal precedente articolo 9, e fatta parimenti salva l'applicazione, anche cumulativa, delle penali di cui alla presente convenzione, in caso di violazione, di inosservanza o di omissione, anche parziale, degli obblighi derivanti dalla legge e dalle disposizioni individuati nell'allegato N alla presente Convenzione Unica trova applicazione il sistema di sanzioni, quale disciplinato dal medesimo allegato N. La procedura sanzionatoria di cui all'art. 2, comma 86, lett. d), del Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla

  
28

Legge 24 novembre 2006, n. 286 è regolata dalla legge n. 689 del 24 novembre 1981.

#### **Art. 26 – Penalità sull'esecuzione degli investimenti**

26.1 Ai sensi di quanto previsto dall'art. 2, comma 83, lett. h), del Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 novembre 2006, n. 286 ed s.m.i., il Concedente applica al Concessionario le penali che si riportano qui di seguito.

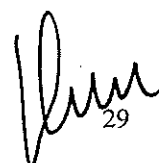
Il Concessionario è responsabile, nei termini di seguito precisati, dei ritardi nello svolgimento delle proprie attività di progettazione rispetto alle previsioni di durata delle stesse contenute nel Cronoprogramma di cui all'allegato M, mentre non è responsabile dei tempi necessari per il rilascio delle varie autorizzazioni ed approvazioni dei progetti, ivi compresi quelli necessari per la definizione di eventuali contenziosi che fossero promossi in dette fasi.

Conseguentemente, salvo eventuali proroghe che dovessero essere accordate dal Concedente, il Concedente stesso potrà applicare al Concessionario una penale di Euro 25.000,00 per ogni mese di ritardo di durata delle singole fasi di diretta competenza della progettazione degli interventi riportati nel Cronoprogramma allegato M alla Convenzione Unica, rispetto alla tempistica ivi prevista e precisamente:

- a) presentazione da parte del Concessionario, ai fini della VIA e della Conferenza di Servizi, del progetto definitivo agli Enti competenti (rispettivamente Ministero dell'Ambiente e Ministero delle Infrastrutture);
- b) presentazione da parte del Concessionario all'ANAS del progetto definitivo ai fini della relativa approvazione da parte di ANAS medesima (periodo decorrente dalla data di ricezione da parte del Concessionario del decreto di chiusura della Conferenza di Servizi o provvedimento equivalente). Qualora la Conferenza di Servizi si dovesse chiudere con prescrizioni che richiedano ulteriori e necessari provvedimenti approvativi, verrà applicata una sospensione del termine per la durata necessaria al rilascio di tali provvedimenti;
- c) presentazione da parte del Concessionario all'ANAS del progetto esecutivo ai fini della relativa approvazione dello stesso da parte di ANAS medesima (periodo decorrente dalla data di ricezione da parte del Concessionario del provvedimento ANAS di approvazione del progetto definitivo).

La tempistica relativa ai lavori di realizzazione degli interventi di cui all'art. 2.2 della Convenzione, riportata nel Cronoprogramma, è vincolante per il Concessionario per quegli interventi per i quali è già intervenuta l'approvazione da parte del Concedente del relativo progetto esecutivo.

Per gli altri interventi per i quali tale approvazione non è ancora intervenuta la relativa tempistica di esecuzione riportata nel Cronoprogramma verrà modificata e definita all'esito di tale approvazione e, conseguentemente, diventerà vincolante per il Concessionario.

  
29

Resta, peraltro, stabilito che il Cronoprogramma dei lavori come sopra definito potrà subire modifiche in conseguenza di eventuali perizie di variante predisposte dal Concessionario ai sensi dell'art. 132 del D.Lgs. 163/2006 ed approvate dal Concedente.

Le modifiche del Cronoprogramma nei termini di cui sopra verranno inserite all'interno del relativo allegato al piano finanziario, in sede di aggiornamento quinquennale dello stesso.

Fermo restando quanto sopra, per ogni mese di ritardo (arrotondato per difetto) per il completamento degli interventi nominativi di cui all'art. 2.2. della Convenzione rispetto alla data prevista dal Cronoprogramma – come nel tempo adeguato nei termini sopra precisati – di cui all'allegato M della Convenzione Unica (periodo decorrente dalla data di consegna dei lavori all'impresa appaltatrice), il Concedente, salvo che il ritardo sia dipendente da causa non imputabile al Concessionario o sia dipendente da fatto del terzo, potrà applicare una penalità di Euro 10.000,00 (diecimila/00) per investimenti di importo da piano finanziario fino a 10 Milioni di euro; di Euro 20.000,00 (ventimila/00) per investimenti di importo da piano finanziario compreso tra 10 Milioni di Euro e 50 Milioni di euro; di Euro 25.000,00 (venticinquemila/00) per investimenti di importo da piano finanziario compreso tra 50 Milioni di Euro e 100 Milioni di euro.

Per le ulteriori penalità, si fa rinvio al Disciplinare di cui all'Allegato N.

#### **Sezione IV Gestione Controllo**

##### **Art. 27 – Facoltà del Concessionario**

27.1 Al Concessionario spettano le seguenti facoltà:

- a) di riscuotere i pedaggi di cui agli articoli 14 e 15;
- b) di accordare, nel rispetto di quanto previsto al successivo art. 29, comma 1, lett. 1d), a titolo oneroso sulla base di procedure competitive trasparenti e non discriminatorie, adeguatamente pubblicizzate, le concessioni relative alle occupazioni ed alle utilizzazioni della sede delle autostrade e relative pertinenze; con riferimento alle aree di nuova realizzazione o che si renderanno libere alle scadenze di cui all'allegato G, e di introitarne i proventi.

27.2 L'esercizio delle facoltà di cui all'art. 27.1 non può creare impegni, da parte del Concessionario verso terzi, di durata superiore al periodo residuo di concessione dell'esercizio autostradale, salvo specifica autorizzazione del Concedente.

27.3 L'esercizio delle facoltà di cui all'art. 27.1 non può in alcun caso arrecare modificazioni alla esecuzione della presente convenzione; allo scadere della concessione tutte le opere realizzate per l'esercizio delle concessioni di cui all'art. 27.1 lett. b sono trasferite gratuitamente, in buono stato di conservazione, in proprietà al Concedente; gli atti del Concessionario, con i quali sono accordate ai



terzi le concessioni di cui alla lettera b) dell'art. 27.1 devono prevedere analogo obbligo del terzo in favore del Concedente.

27.4 Spetta al Concessionario la responsabilità di prescrivere le cautele che devono essere osservate dai concessionari dei servizi pubblici di linea che percorrono in tutto od in parte l'Autostrada, dai soggetti di cui all'art. 27.1 lett. b), e da coloro che erogano le attività strumentali e ausiliari di cui all'art. 3.2 lettera d). La mancata osservanza del predetto onere determina la surroga del Concedente al Concessionario, con oneri a carico dello stesso.

27.5 Il Concessionario, purché nel rispetto della normativa sostanziale e procedurale vigente, ha facoltà di installare e fornire reti di telecomunicazioni, anche al fine di provvedere ai servizi di gestione delle autostrade e all'assistenza all'utenza.

### **Art. 28 – Esenzioni e agevolazioni**

28.1 Il Concessionario, previa autorizzazione del Concedente, ha facoltà di concedere, 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. L'autorizzazione si intende concessa dal Concedente qualora, decorsi trenta giorni dalla ricezione della richiesta, non venga negata.

28.2 E' vietato al Concessionario il rilascio di tessere di libera circolazione sulle autostrade se non per ragioni inerenti al servizio delle autostrade stesse. Non sono sottoposti al pagamento del pedaggio i soggetti esentati dalle vigenti disposizioni di legge.

28.3 E' consentito al Concessionario rilasciare autorizzazioni per singoli viaggi sulle autostrade esclusivamente per ragioni inerenti al servizio delle autostrade stesse o per ragioni promozionali.

28.4 Per i trasporti eccezionali, il Concessionario, nel rilasciare l'autorizzazione, deve esigere, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 ("Nuovo Codice della Strada") e successive modifiche ed integrazioni, l'indennizzo dovuto per l'eccezionale usura dell'autostrada in relazione alle eccedenze di peso, al tipo di veicolo, alla percorrenza totale da effettuare od al periodo di tempo per il quale è richiesta l'autorizzazione, nonché il rimborso degli oneri procedurali relativi al rilascio dell'autorizzazione ed all'organizzazione del traffico eventualmente necessaria per l'effettuazione del trasporto.

### **Art. 29 – Regime dei lavori e delle forniture di beni e servizi**

29.1 Il Concessionario si impegna, per l'affidamento a terzi di lavori, servizi e forniture, ad osservare la normativa vigente al momento dell'affidamento, così come eventualmente integrata da atti interpretativi, e quindi:



1a) a provvedere, nel caso di concessionari che non sono amministrazioni aggiudicatrici, agli affidamenti a terzi di lavori nel rispetto delle disposizioni di cui agli artt. 142, comma 4, e 253, comma 25, del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i.;

1b) a sottoporre gli schemi dei bandi di gara delle procedure di aggiudicazione di cui al precedente punto 1a) all'approvazione di ANAS S.p.a., 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;

1c) ad aggiudicare i contratti relativi alle procedure di affidamento a terzi di cui ai precedenti punti, tramite Commissioni di gara, nominate dal Ministro delle Infrastrutture, fermi i poteri di vigilanza dell'Autorità di cui all'art. 6 del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163 e successive modifiche;

1d) ad affidare i servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ricreative nelle aree di servizio, in deroga a quanto sopra previsto, secondo i principi di cui all'art. 1, comma 939 della legge n. 296 del 27 dicembre 2006, di seguito riportati, nonché le eventuali indicazioni che verranno impartite dall'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato:

- verifica preventiva della sussistenza delle capacità tecnico – organizzative ed economiche dei concorrenti allo scopo di garantire un adeguato livello e la regolarità del servizio, secondo quanto disciplinato dalla normativa di settore;

- valutazione delle offerte dei concorrenti che valorizzino l'efficienza, la qualità e la varietà dei servizi, gli investimenti in coerenza con la durata degli affidamenti e la pluralità dei marchi. I processi di selezione devono assicurare una prevalente importanza al progetto tecnico - commerciale rispetto alle condizioni economiche proposte;

- modelli contrattuali idonei ad assicurare la competitività dell'offerta in termini di qualità e disponibilità dei servizi nonché dei prezzi dei prodotti oil e non oil.

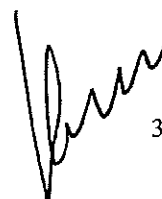
1e) a vietare la partecipazione alle gare per l'affidamento di lavori alle imprese, comunque collegate al Concessionario, che siano realizzatrici della relativa progettazione.

29.2 Il Concessionario, ove ritenga di istituire, con onere a suo carico, il servizio di informazione radio agli automobilisti, attribuisce lo svolgimento del servizio medesimo in base a procedura di evidenza pubblica, sulla base di specifiche tecniche e contrattuali finalizzate all'adeguato svolgimento del servizio medesimo e non discriminatorie.

29.3 Per quanto concerne le riserve da definire relative a lavori oggetto della concessione faranno parte dell'investimento complessivo anche gli importi liquidati dal Concessionario all'impresa appaltatrice, o fornitrice, salvo che non vi siano specifiche responsabilità del Concessionario stesso:

a) a seguito di riserve definite in via amministrativa dal Concessionario su favorevole parere del collaudatore o della commissione collaudatrice, o in via arbitrale o giudiziale;

b) a seguito di riserve, dedotte in arbitrato o in giudizio, ma definite transattivamente su favorevole parere del Concedente.



29.4 Nel caso in cui il concessionario, ai sensi della normativa vigente, intenda avvalersi della facoltà di eseguire in proprio lavori, inclusi quelli di manutenzione, anche affidando gli stessi direttamente alle società collegate e nei limiti del 60% del valore globale degli interventi oggetto della concessione, il prezzo degli appalti dei lavori conferiti è determinato utilizzando i valori risultanti del più recente prezzario Anas, con applicazione della media dei ribassi per lavori simili affidati previo esperimento di procedure di pubblico incanto o licitazione privata negli ultimi sei mesi dal concessionario e dal Concedente.

29.5 Nei casi di trasferimento di beni e servizi intragruppo inerenti l'oggetto della concessione, il Concedente verifica che i prezzi di trasferimento di beni e servizi non siano superiori a quelli di mercato. Per prezzo di mercato si intende il prezzo o il corrispettivo mediamente praticato per i beni e servizi della stessa specie o simili in condizioni di libera concorrenza nel tempo e nel luogo più prossimi. Per la determinazione del valore di mercato si fa riferimento, in quanto possibile, ai listini o alle tariffe del soggetto che ha fornito i beni o i servizi o, in mancanza, ai mercuriali ed ai listini delle Camere di Commercio e alle tariffe professionali, tenendo conto degli sconti d'uso.

#### **Art. 30 – Carta dei servizi**

30.1 Il Concessionario è tenuto, in conformità a quanto previsto dal DPCM 27.01.1994 e 30.12.1998 e dal D. Lgs. 286 del 30.07.1999, alla redazione ed all'aggiornamento annuale della Carta dei Servizi, con l'indicazione degli standard di qualità di cui alla direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 102 del 19.02.2009 nonché dalle disposizioni impartite dal Concedente.

30.2 I valori promessi e conseguiti per ciascun indicatore devono essere trasmessi annualmente all'Anas, per via telematica, nel rispetto della procedura prevista.

### **Sezione V Disposizioni finali**

#### **Art. 31 – Domicilio**

31.1 Per gli effetti della presente Convenzione, il Concessionario elegge domicilio in Via Giovanni Porzio n. 4, Centro Direzionale Isola A7 – 80143 Napoli.



### **Art. 32 – Foro competente**

32.1 Per tutte le controversie che insorgono fra le parti, sull'interpretazione ed applicazione della presente convenzione il foro competente è il Tribunale di Roma.

### **Art. 33 – Rinuncia al contenzioso**

33.1 Le Parti, con la sottoscrizione della presente Convenzione ed a decorrere dalla data di efficacia della stessa, ai sensi del successivo art. 34, rinunciano a tutti i giudizi tra loro pendenti, rinunciando, altresì, ad ogni eventuale altro diritto o pretesa ad essi connessi.

33.2 Le Parti rinunciano, altresì, anche per il futuro, ad attivare ulteriori contenziosi ed a fare valere ulteriori diritti e/o pretese relativamente alle controversie rinunciate come sopra.

33.3 Dalla data di efficacia della presente Convenzione di cui al successivo art. 34, le Parti si impegnano a formalizzare presso gli organi giurisdizionali competenti gli atti di rinuncia secondo le modalità di rito, con compensazione delle spese di giudizio.

### **Art. 34 – Condizione sospensiva**

34.1 L'efficacia della presente convenzione è subordinata all'emanazione del decreto di approvazione, ai sensi di legge.

### **Art. 35 – Richiamo a norme legislative e regolamentari**

35.1 Per quanto non espressamente previsto nel presente contratto e negli atti ad esso allegati, si intendono espressamente richiamate e trascritte le norme legislative e le altre disposizioni vigenti in materia di OO.PP. ed in particolare le norme contenute nelle direttive comunitarie, nel D.Lgs. n. 163/06 e s.m.i., e nei regolamenti esecutivi e attuativi, nonché quelle relative allo specifico settore della gestione autostradale, ivi compresa la direttiva di cui alla Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007 e la Direttiva del 30.07.2007 “Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale derivanti da concentrazione comunitaria” (G.U.R.I. n. 224 del 26.09.2007) del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e della Finanze.

### **Art. 36 – Spese di contratto e trattamento fiscale**

36.1 La presente convenzione è soggetta a registrazione. Tutte le spese del presente contratto sono a carico del Concessionario. Ai fini fiscali, si dichiara che i corrispettivi di cui al presente contratto sono



soggetti all'imposta sul valore aggiunto e pertanto, ai sensi del D.P.R. n. 131/86, tale contratto sarà assoggettato al pagamento dell'imposta di registro in misura fissa.

#### **Art. 37 – Disposizione transitoria**

A far data dalla sigla del presente Schema di Convenzione unica, le Parti si impegnano, nell'ambito dei propri diritti e poteri, disponibili e processualmente esercitabili, a sospendere immediatamente le riferite attività processuali, ed a richiedere al Giudice la sospensione dei termini per un periodo di 6 (sei) mesi successivi.

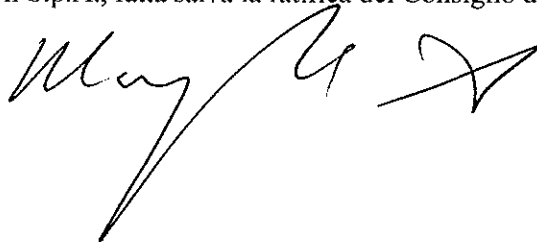
Il presente schema di convenzione consta di n. 35 facciate dattiloscritte compresa la presente pagina scritta su n. 12 righe e contiene n. 15 allegati.

Letto, confermato e sottoscritto dalle parti.

Concedente, Anas S.p.A.



Concessionario, Tangenziale di Napoli S.p.A., fatta salva la ratifica del Consiglio di Amministrazione

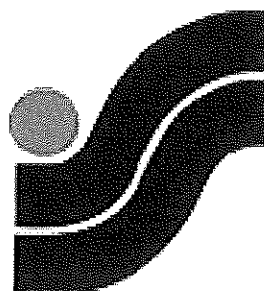


**28 LUG. 2009**





ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: A

TARIFFE DI PEDAGGIO

## ALLEGATO A

## TARIFFE DI PEDAGGIO

Tariffe a km per classe di autoveicolo (alla Società) al 1° maggio 2009 ponderate con i chilometri percorsi (traffico pagante 2008) - Valori in Euro

CLASSE (n. assi)	euro / km		MEDIA
2	0,06078		0,06078
3	0,09117		0,09117
4	0,12156		0,12156
5	0,15195		0,15195
6	0,18234		0,18234
7	0,21273		0,21273
8	0,24312		0,24312
Veicoli leggeri (2 assi)	0,06078		0,06078
Veicoli pesanti (3,4,5,6,7,8 assi)	0,13018		0,13018
Totale	0,06102		0,06102

Tariffe a km per classe di autoveicolo (all'utente) al 1° maggio 2009 ponderate con i chilometri percorsi (traffico pagante 2008) - Valori in Euro

CLASSE (n. assi)	euro / km		MEDIA
2	0,07654		0,07654
3	0,12020		0,12020
4	0,15667		0,15667
5	0,19314		0,19314
6	0,22961		0,22961
7	0,26608		0,26608
8	0,30254		0,30254
Veicoli leggeri (2 assi)	0,07654		0,07654
Veicoli pesanti (3,4,5,6,7,8 assi)	0,16702		0,16702
Totale	0,07685		0,07685

Al 1° maggio 2009 la tariffa unitaria per asse (alla Società) è pari a 0,3039 euro.  
La percorrenza di riferimento ai fini del calcolo del pedaggio è pari a 10 km.






ANAS Direzione Generale

Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: B

METODOLOGIA PER LA DETERMINAZIONE  
DELLA CONGRUA REMUNERAZIONE DEL  
CAPITALE INVESTITO E DEI PARAMETRI  
"X" E "K", DELIBERA CIPE N. 39 DEL 15  
GIUGNO 2007 E RELATIVO CALCOLO.

## ALLEGATO B

**METODOLOGIA PER LA DETERMINAZIONE DELLA CONGRUA REMUNERAZIONE  
DEL CAPITALE INVESTITO E DEI PARAMETRI "X" E "K", DELIBERA CIPE N. 39  
DEL 15 GIUGNO 2007 E RELATIVO CALCOLO**

**Determinazione della congrua remunerazione del capitale investito.**

La congrua remunerazione del capitale investito utilizzata per determinare i fattori X e K della formula del price cap disciplinati all'art. 15 della presente Convenzione Unica, è stata calcolata applicando le più consuete prassi di mercato tenendo anche conto della metodologia contenuta nella Delibera Cipe n. 38 del 15 giugno 2007.

In base alla citata Delibera n. 38/2007 il tasso riconosciuto di remunerazione del capitale investito definito secondo la metodologia del costo medio ponderato e considerato al lordo delle imposte è pari a:

$$r = g * \frac{r_d * (1 - t_{ires})}{1 - t_e} + (1 - g) * \frac{r_e}{1 - t_e} \quad (1)$$

dove

- $r_e$  è il tasso nominale di rendimento ammesso del capitale proprio;
- $r_d$  è il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;
- $g$  è il tasso di leva finanziaria, determinato per l'indebitamento finanziario netto pari a 0,6;
- $t_{ires}$  è l'aliquota di imposta sul reddito delle società;
- $t_e$  è l'aliquota fiscale equivalente sul reddito del concessionario che tiene conto delle diverse basi imponibili dell'imposta sui redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive determinate in base ai dati di Piano Finanziario.

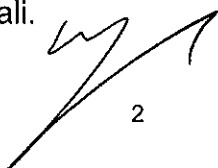
Il tasso di remunerazione è definito nella formula (1) in termini nominali: in base alle linee guida il Concessionario potrà optare per l'applicazione di un tasso di remunerazione definito in termini reali con conseguente valutazione del capitale investito a valori correnti. Vale in tale caso la seguente equazione:

$$r_{reale} = \frac{1 + r}{1 + P} - 1 \quad (2)$$

dove  $P$  è il tasso di inflazione per il periodo.

Il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito  $r_d$  è pari alla somma del tasso di rendimento associato ad attività prive di rischio e di una componente di *premio al debito*:

- il tasso di rendimento delle attività prive di rischio è individuato nella media dei rendimenti del BTP decennale *benchmark* riferibile agli ultimi 12 mesi;
- il premio al debito è determinato concessionario per concessionario sulla base delle condizioni di accesso al capitale di debito rilevate nel settore e specifiche del Concessionario; in ogni caso, detta componente non può essere superiore alla misura di due punti percentuali.

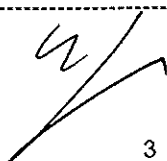



Il tasso nominale di rendimento ammesso del capitale proprio  $r_e$  è pari alla somma del tasso di rendimento di attività prive di rischio e di una componente che riflette il rischio sistematico dell'attività svolta dal Concessionario. Detta componente è data dal premio al capitale di rischio moltiplicato per il coefficiente beta:

- il premio al capitale di rischio è pari alla differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario e il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio ed è determinato nella misura del 4%;
- il coefficiente beta riflette il rischio specifico e non diversificabile dell'attività.

Sulla base di tali parametri, il costo medio ponderato risulta pari al 10,35% come ricavato dalla tabella sottostante:

Calcolo del costo medio ponderato del capitale		Struttura standard Beta di settore rilevato
<b>Costo dei mezzi propri</b>	Rendimento risk free	4,67%
	Premio rischio di mercato	4,00%
	Beta levered	1,10
<b>Rendimento dei mezzi propri</b>		<b>9,07%</b>
Mezzi propri / Totale fonti		40%
Incidenza rendimento mezzi propri su WACC		3,63%
<b>Costo dei mezzi di terzi</b>	$K_{d_m}$ (costo del debito di mercato)	6,67%
	Kd medio	6,67%
	Ires (scudo fiscale)	-1,83%
<b>Kd netto</b>		<b>4,83%</b>
Mezzi di terzi / Totale fonti		60%
Incidenza rendimento mezzi di terzi su WACC		2,90%
<b>Costo medio ponderato del capitale nominale (post tax)</b>		<b>6,53%</b>
Incidenza media costi del personale su capitale investito		
Tax rate medio (IRES e IRAP)		36,96%
<b>Costo medio ponderato del capitale nominale (pre tax)</b>		<b>10,35%</b>
Legenda	Definizione	Fonti
$R_f$	Tasso "free-risk"	Rendimento BTP 10 anni benchmark: media 12 mesi 2008
$(R_m - R_f)$	Premio per il rischio	Delibera CIPE n°38.2007
$\beta_L$	Beta del settore rilevato su struttura finanziaria	Bloomberg rilevazione media 01/01/2009
$K_d$	Costo del debito	Rendimento BTP 10 Anni benchmark media 12 mesi 2008 + spread 200bps
	Tax Rate medio	Calcolato: Totale imposte di piano / Totale Risultato ante imposte di Piano Su periodo (2008-2037)




### **Determinazione del fattore X.**

Ai fini dell'applicazione della formula di cui all'art 18 della convenzione viene determinato per il periodo 2009-2037 uno specifico fattore X (periodo 2010 -2037) sulla base del capitale investito regolatorio alla data del 31 dicembre 2008 e dei costi operativi ammessi e riportati nel piano finanziario allegato alla presente convenzione.

X è il fattore percentuale di adeguamento annuale della tariffa determinato all'inizio di ogni periodo regolatorio (nel caso specifico dal 2010) e costante all'interno di esso, in modo tale che, ipotizzando l'assenza di ulteriori investimenti e a parità degli altri parametri economici riportati nel piano finanziario, per il successivo periodo di concessione il valore attualizzato dei ricavi previsti sia pari al valore attualizzato dei costi ammessi, tenuto conto dell'incremento di efficienza conseguibile dai concessionari e scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione.

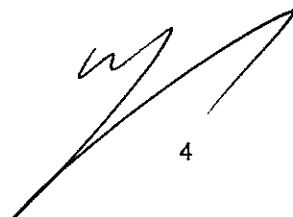
Il fattore X verrà successivamente adeguato all'inizio di ogni successivo periodo regolatorio.

Ai fini del calcolo dei costi ammessi, coerentemente con la direttiva Direttiva Cipe n. 39/2007, sono inclusi, gli ammortamenti, la remunerazione del capitale e costi gestionali.

Il capitale investito netto, sul quale è calcolata la remunerazione dello stesso al fine dell'inclusione tra costi ammessi, corrisponde ai valori di bilancio al 31/12/2008 degli investimenti in beni reversibili e non, al netto del fondo ammortamento e contributi e rettificato dei costi d'investimento non ammessi dal concedente. Inoltre vengono accolte nel calcolo anche le immobilizzazioni immateriali al 31/12/2008 (vedi considerazioni riportate nell'allegato E) iscritte in bilancio a seguito della rinuncia a crediti vantati verso l'Anas effettuata nella Convenzione del 14/12/1999.

Gli ammortamenti riferiti esclusivamente al capitale investito, sono inclusi tra i costi ammessi secondo le ipotesi di ammortamento accolte, che per i beni devolvibili (ammortamento finanziario) è a quote costanti differenziate crescenti.

Al fine di assicurare che gli adeguamenti tariffari della componente X applicati annualmente, non comportino eccessivi incrementi tariffari, tra i costi ammessi, ai sensi dell'art. 5.4 della Direttiva Cipe n. 39/2007, sono state incluse o dedotte poste figurative, nel rispetto del principio di neutralità economica del Concessionario. Inoltre, sempre con il principio della neutralità economica, le poste figurative vengono accolte anche per il possibile differimento temporale degli incrementi tariffari, a fronte degli scatti in tariffa dovuti agli arrotondamenti previsti (ai 5 centesimi).



4



**Determinazione del fattore K.**

In base alla stima, riportata nel piano di convalida, e di conseguenza nel piano finanziario, dell'importo annuale dei nuovi investimenti soggetti a remunerazione, viene determinato uno specifico fattore K per gli investimenti effettuati in uno specifico anno ai fini dell'applicazione della formula di cui all'art 18 della convenzione.

K è la variazione percentuale annuale della tariffa determinata ogni anno in modo da consentire la remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente quello di applicazione; è determinata in modo tale che il valore attualizzato dei ricavi incrementali previsti per il periodo regolatorio sia pari al valore attualizzato dei maggiori costi ammessi, scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione.

Il fattore K, determinato annualmente in relazione agli investimenti dell'anno precedente, verrà successivamente adeguato all'inizio di ogni successivo periodo regolatorio.

I nuovi investimenti ammessi, sono soggetti a remunerazione insieme ai costi di gestione diretti e agli ammortamenti, coerentemente con la direttiva Cipe n. 39/2007.

Gli ammortamenti, per i beni devolvibili (ammortamenti finanziari) sono a quote costanti differenziate crescenti.

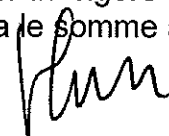
Con il principio della neutralità economica, possono essere accolte poste figurative sulla componente K per il possibile differimento temporale degli incrementi tariffari, a fronte degli scatti in tariffa dovuti agli arrotondamenti previsti (ai 5 centesimi).

E' inserito nel piano finanziario (Allegato E) della convenzione, apposita tabella relativa al calcolo della componente X per il capitale investito ed al K annuo, per i nuovi investimenti.

**Determinazione Investimento a remunerazione.**

In sede di aggiornamento o di revisione del piano economico – finanziario di concessione il rischio di costruzione è posto a carico del concessionario successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del concedente, ad esclusione dei casi in cui l'eventuale incremento dei costi sia determinato da forza maggiore o da fatti terzi non riconducibili a responsabilità del concessionario stesso.

Di conseguenza il valore degli investimenti soggetti a remunerazione non potrà essere superiore a quanto riportato nel quadro economico del progetto esecutivo o definitivo approvato dal Concedente rettificato di quanto sotto riportato. Tale quadro economico viene predisposto in base agli ultimi prezziari in vigore ed ad eventuali nuovi prezzi che si rendessero necessari, e comprende tra le somme a disposizione le

  
5

“spese generali” determinate in base a quanto previsto in convenzione, il “Fondo accordi bonari” pari al 3% del valore a base d'asta e gli “imprevisti” pari al 5% del valore a base d'asta.

Il valore di tale quadro economico come sopra determinato, è ridotto di un ribasso fissato in misura forfetaria in 15%.

Di conseguenza, se il consuntivo sarà inferiore al valore come sopra determinato, la tariffa sarà adeguata al consuntivo mentre se i costi consuntivati saranno superiori al valore come sopra determinato quest'ultimo sarà il valore riconosciuto ai fini tariffari.

La società, come evidenziato nel prospetto del costo medio ponderato del capitale (WACC), ha diritto ad una remunerazione del capitale investito, pari al 10,35%. In considerazione che l'incremento tariffario previsto non porta all'invarianza dei flussi attualizzati, tra quelli elaborati con X e K ‘puri’ e quelli calcolati con le poste figurative. Nei periodi regolatori successivi verranno ricomprese tali poste figurative non azzerate.

Di seguito si riporta la tabella di riepilogo del calcolo tariffario:

### Riepilogo calcolo tariffario

TANOMENZIALE DI NAFOIA

Anno	WACC 10,35%											
	Investimenti (€ mln)	Tariffa base	Variazione per recuperi tariffari (a)	Variazione tariffaria per componente inflattiva (b)	% di X (c)	% di K teorica (d)	Totale variazioni tariffarie applicate e= (a+b+c+d)	Incremento tariffario complessivo dopo gli arrotondamenti	Variazione in tariffa	Tariffa finale	Poste figurative	Poste figurative cumulate
	€ mln	€/km							€/km	€/km	€ mln	€ mln
2008									0,00000	0,55887	-	-
2009	16,8	0,55887	6,63%					5,71%	0,03191	0,59078	0,76	0,76
2010	29,9	0,59078		1,50%	-0,09%	3,53%	5,22%	8,18%	0,04834	0,63911	3,06	3,82
2011	24,6	0,63911		1,50%	-0,09%	6,06%	7,64%	6,55%	0,04187	0,68098	8,41	12,23
2012	10,2	0,68098		1,50%	-0,09%	4,69%	6,18%	6,14%	0,04180	0,72279	14,66	26,90
2013	7,8	0,72279		1,50%	-0,09%	1,78%	3,38%	5,77%	0,04171	0,76450	20,66	47,56
2014	2,4	0,76450		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,02%	0,00013	0,76462	17,49	66,04
2015	0,5	0,76462		1,50%	-0,09%	0,43%	2,02%	5,44%	0,04161	0,80624	10,94	76,99
2016	0,7	0,80624		1,50%	-0,09%	0,10%	1,70%	0,01%	0,00012	0,80636	7,88	89,87
2017	0,0	0,80636		1,50%	-0,09%	0,14%	1,74%	0,01%	0,00007	0,80643	0,73	87,10
2018	1,3	0,80643		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,02%	0,00013	0,80655	(0,15)	86,95
2019	0,0	0,80655		1,50%	-0,09%	-	1,59%	5,15%	0,04156	0,84812	(0,74)	86,21
2020	0,0	0,84812		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,02%	0,00016	0,84827	2,49	88,70
2021	0,0	0,84827		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,01%	0,00007	0,84834	6,23	94,93
2022	0,0	0,84834		1,50%	-0,09%	-	1,59%	4,91%	0,04164	0,88998	6,79	101,72
2023	0,0	0,88998		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,01%	0,00008	0,89007	11,83	110,05
2024	0,0	0,89007		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,01%	0,00013	0,89019	9,66	122,71
2025	0,0	0,89019		1,50%	-0,09%	-	1,59%	4,67%	0,04157	0,93177	4,19	126,90
2026	0,0	0,93177		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,02%	0,00016	0,93192	1,97	128,87
2027	0,0	0,93192		1,50%	-0,09%	-	1,59%	4,47%	0,04161	0,97354	(4,10)	124,77
2028	0,0	0,97354		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,01%	0,00012	0,97366	(6,99)	117,78
2029	0,0	0,97366		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,01%	0,00007	0,97373	(6,76)	111,02
2030	0,0	0,97373		1,50%	-0,09%	-	1,59%	4,28%	0,04169	1,01542	(10,23)	100,79
2031	0,0	1,01542		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,01%	0,00014	1,01555	(10,21)	90,48
2032	0,0	1,01555		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,01%	0,00006	1,01561	(10,28)	80,11
2033	0,0	1,01561		1,50%	-0,09%	-	1,59%	4,10%	0,04168	1,05729	(14,17)	65,93
2034	0,0	1,05729		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,01%	0,00009	1,05738	(14,62)	51,31
2035	0,0	1,05738		1,50%	-0,09%	-	1,59%	3,94%	0,04169	1,09907	(18,83)	32,49
2036	0,0	1,09907		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,01%	0,00014	1,09920	(19,72)	12,76
2037	0,0	1,09920		1,50%	-0,09%	-	1,59%	0,01%	0,00009	1,09930	(20,70)	(7,93)
Totale	94,8											

La precedente tabella è predisposta ipotizzando la componente tariffaria relativa all'inflazione.

#### NOTA

In osservanza a quanto previsto dal punto 5.4 della delibera CIPE n. 39/2007 l'inclusione di poste figurative nei costi ammessi, necessari ad assicurare la gradualità nell'evoluzione tariffaria, avviene nel rispetto del principio di neutralità economico – finanziaria. Ne consegue che il valore attuale delle variazioni annue positive e negative, per l'intera durata della concessione, riportato nelle colonne verdi, risulti pari a zero, fatto salvo il marginale effetto degli arrotondamenti tariffari.

6

*[Firma]*



**Determinazione del fattore K a consuntivo.**

In considerazione che Il fattore K, determinato annualmente in relazione agli investimenti dell'anno precedente, verrà successivamente adeguato all'inizio di ogni successivo periodo regolatorio, la determinazione del fattore K annuale viene effettuato, con verbale sottoscritto tra le parti entro il 31 ottobre di ciascun anno precedente all'applicazione del medesimo fattore sulla base degli investimenti effettuati risultanti dalla situazione patrimoniale del Concessionario al 30 settembre del medesimo anno.

Two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is a stylized, cursive mark. The signature on the right is more elaborate, with a long vertical stroke and several loops.



ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: C

INDICATORI DI QUALITA'

## ALLEGATO C

### INDICATORI DI QUALITA'

L'indicatore di qualità di cui all'Art. 19 della convenzione rappresenta una misura obiettiva del livello di servizio reso all'utenza autostradale.

Nelle more di una definizione più compiuta di tale indicatore, che incorpori gli aspetti relativi alla sicurezza del servizio, al suo comfort, ai tempi di percorrenza, alla presenza e qualità di servizi accessori ed alle implicazioni del servizio sotto il profilo ambientale, la Qualità (Q) della rete autostradale sarà basata sulla misura di indicatori di performance obiettivi e facilmente misurabili e controllabili.

#### DEFINIZIONE DEGLI INDICATORI

Per la definizione della qualità sono stati individuati due indicatori:

- **Indicatore di stato strutturale delle pavimentazioni**  $I_{pav}$  che prende in considerazione la Rugosità ( $I_{a1}$ ) e la Regolarità ( $I_{a2}$ ) delle medesime in quanto rappresentative della sovrastruttura di maggior consumo della strada, massimamente legata alla sua sicurezza tecnica ed al comfort del viaggio.
- **Indicatore di Incidentalità**  $I_s$ , che misura indirettamente i risultati complessivi dello stato dell'infrastruttura e della sua gestione in quanto si basa sul Tasso d'Incidentalità Globale (T.I.G.) che, in una situazione di strada evoluta, con veicoli moderni ed utenti mediamente allenati all'uso di infrastrutture veloci, dovrebbe dipendere in buona misura dallo stato della strada.

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.

#### INDICE DI QUALITA' "Q"

L'indice di Qualità di un determinato anno risulta dalla media ponderata (con pesi  $p_p$  e  $p_s$ ) dei due indicatori, sopra descritti, come di seguito calcolato:

$$Q = I_{pav} p_p + I_s p_s$$

dove  $p_p = 0,6$  e  $p_s = 0,4$ .



L'indice **Q** varierà tra 0 e 100 secondo la seguente scala di valori:

Valore di <b>Q</b> e <b>Q<sub>i</sub></b>	FASCIA DI GIUDIZIO
minore 40	SCARSO
tra 40 e 50	INSUFFICIENTE
tra 50 e <b>60*</b>	SUFFICIENTE
tra 60 e 70	DISCRETO
tra 70 e 75	BUONO
maggiore di 75	OTTIMO
<u>* standard oggettivo del livello di servizi</u>	

Ai fini dell'applicazione della formula del price-cap per l'anno  $i+1$ , la misura della qualità  $\bar{Q}_i$  di ogni anno sulla rete aziendale è determinata come media dei livelli di qualità **Q<sub>i</sub>** calcolati per ciascun anno del quinquennio che ha termine il 30 giugno dell'anno precedente ( $i$ -mo) a quello di applicazione ( $i+1$ ) del price-cap stesso.

Si determina quindi la variazione percentuale (con il suo segno "+" o "-") del valore  $\bar{Q}_i$  rispetto al "valore di riferimento fisso", intendendo per tale la media aritmetica dei **Q<sub>i</sub>** dei primi cinque anni considerati. Tale variazione percentuale risulta pertanto dalla seguente formula:

$$V_{qi}\% = \frac{(\bar{Q}_i - \bar{Q}_{rif})}{\bar{Q}_{rif}} \times 100$$

Il fattore **V<sub>qi</sub> %** fornisce la variazione della qualità rilevata nel quinquennio che ha termine il 30 giugno dell'anno ( $i$ -mo), rispetto al valore fisso  $\bar{Q}_{rif}$  del quinquennio di riferimento.

Per l'anno  $i$ -mo la variazione percentuale relativa alla quota della qualità **ΔQ<sub>i</sub>%** deve essere diminuita delle variazioni già acquisite negli anni trascorsi del quinquennio di validità della formula; si ha pertanto:

$$\Delta Q_i\% \text{ (quota \% di variazione della qualità)} = V_{qi} - \sum_{n=amorf}^{i-1} \Delta Q_n$$

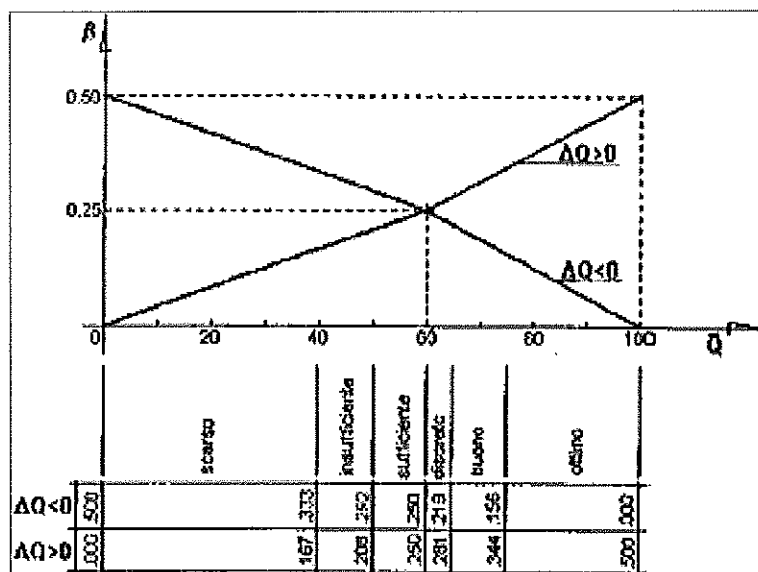
**ΔQ<sub>i</sub>** costituisce, a meno del fattore correttivo  $\beta_i$  la quota di variazione tariffaria per l'anno  $i$ -mo (positiva o negativa).

## VALORE DEL COEFFICIENTE $\beta$

Il coefficiente  $\beta$  della formula del price-cap assume i valori sottoriportati, variabili secondo la fascia di giudizio della qualità conseguita nel quinquennio in esame  $\bar{Q}_i$ .

  3

Per il calcolo del coefficiente  $\beta$  il cui valore è stabilito tra 0 e 0,5, vengono utilizzate due funzioni differenti a seconda che il valore di  $\Delta Q_i$  sia positivo o negativo, come riportato nel grafico che segue:



Con $\Delta Q_i > 0$	se $\bar{Q}_i < 60$	$\beta = (0,25/60) \bar{Q}_i$
	se $\bar{Q}_i \geq 60$	$\beta = 0,25 + [(0,25/40)(\bar{Q}_i - 60)]$
Con $\Delta Q_i \leq 0$	se $\bar{Q}_i < 60$	$\beta = 0,50 - (0,25/60) \bar{Q}_i$
	se $\bar{Q}_i \geq 60$	$\beta = 0,25 - [(0,25/40)(\bar{Q}_i - 60)]$

Ove  $\bar{Q}_i$  rappresenta il livello di servizio corrispondente all'anno *i*-mo e  $\Delta Q_i$  % quota percentuale di variazione della qualità per l'anno *i*-mo depurata delle variazioni già acquisite negli anni trascorsi del quinquennio di validità della formula del *price-cap*.

### VARIAZIONE TARIFFARIA CONNESSA ALLA QUALITA'

Il prodotto  $\beta_i \Delta Q_i$  fornisce, anno per anno, la variazione corretta della tariffa collegata all'addendo qualità da considerare ai fini dell'applicazione del *price-cap*.

### VALORE DI RIFERIMENTO

Il valore di riferimento fisso  $\bar{Q}_{rif}$  ai fini della misura della variazione per il primo quinquennio di applicazione del *price-cap* verrà individuato, sulla base dei dati statistici disponibili. Detto valore  $\bar{Q}_{rif}$  verrà definito congiuntamente tra le parti (la Concedente e la Società Concessionaria), con apposito verbale.

Per le nuove autostrade o tratte autostradali, in esercizio da 10 o meno anni, ferma restando l'esecuzione del rilievo sulle pavimentazioni e l'acquisizione dei dati sull'incidentalità, il valore di  $\beta$  per il

*[Firma]*

primo quinquennio di attuazione, a partire dall'entrata in esercizio del collegamento autostradale, avrà valore pari a "0".

## **METODI DI CALCOLO DEGLI INDICATORI**

**I<sub>s</sub>- Indicatore di Incidentalità** (variabile da 0 a 100)

E' misurato dal parametro **T.I.G.** - Tasso di Incidentalità Globale- pari al numero degli incidenti totali avvenuti nella sola sede autostradale (escluse quelli delle pertinenze), rilevati dalla Polizia Stradale e rapportato a 100 milioni di chilometri percorsi su tratti omogenei di autostrada di diversa morfologia.

Il **T.I.G.** ha classi differenti in relazione al clima, alle pendenze ed alla tortuosità; le tratte corrispondenti sono indicate, con le relative lunghezze, nell'elenco in calce al presente allegato. I valori di ciascuna classe sono definiti distintamente per le autostrade e tratte di "pianura" (I<sub>sp</sub>) e per quelle di "montagna" (I<sub>sm</sub>) come segue:

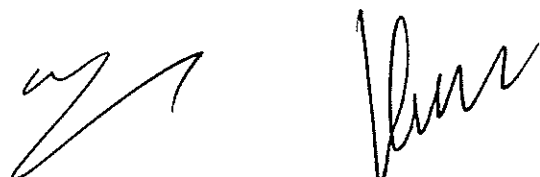
Classe	"pianura"	"montagna"
A	$TIGp \leq 50$	$TIGm \leq 60$
B	$50 < TIGp \leq 65$	$60 < TIGm \leq 80$
C	$65 < TIGp \leq 78$	$80 < TIGm \leq 100$
D	$78 < TIGp \leq 95$	$100 < TIGm \leq 120$
E	$95 < TIGp \leq 115$	$120 < TIGm \leq 140$
F	$115 < TIGp$	$140 < TIGm$

I due indicatori parziali sono:

$$I_{sp}, I_{sm} = A\% + 0,75 B\% + 0,5 C\% + 0,25 D\%$$

Dalla media ponderale dei due sotto indici I<sub>sp</sub>, I<sub>sm</sub>, nei loro "valori annuali" (calcolati come sopra riportato), cioè con peso rappresentato dalle rispettive lunghezze di "pianura" e "montagna", si ricava un indicatore I<sub>sANNUALE</sub>.

Il valore da prendere per comporre l'indicatore finale I<sub>s</sub> da usare per il calcolo della qualità  $\bar{Q}$ , è la media degli ultimi 5 anni di detto indicatore I<sub>sANNUALE</sub>



## **Ipav- Indicatore delle pavimentazioni**

Per la determinazione dell'**Ipav**, quale indicatore dello stato strutturale delle pavimentazioni che prende in considerazione **I<sub>a1</sub> (Rugosità)** e **I<sub>a2</sub> (Regolarità)** si procede come di seguito.

Gli indicatori da rilevare sono:

### **I<sub>a1</sub> - Indicatore di Rugosità superficiale** (variabile da 0 a 100)

Misurato sulla corsia di marcia, che ha il massimo dei degradi, con macchina ad alto rendimento nella forma del parametro **CAT** (Coefficiente di Aderenza Trasversale).

Tutti i valori rilevati vengono distribuiti nelle classi da A a F ciascuna definita dai seguenti estremi:

Classe	<b>A</b>	$70 \leq \text{CAT}$
"	<b>B</b>	$60 \leq \text{CAT} < 70$
"	<b>C</b>	$50 \leq \text{CAT} < 60$
"	<b>D</b>	$40 \leq \text{CAT} < 50$
"	<b>E</b>	$30 \leq \text{CAT} < 40$
"	<b>F</b>	$\text{CAT} < 30$

Le pavimentazioni di superficie denominate usure drenanti, che eliminano l'acquaplaning e lo spray, sono caratterizzate da tessiture geometriche superficiali particolari, misurate con macchina ad alto rendimento, 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.

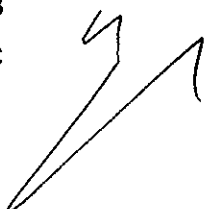
Assegnando un peso via via decrescente alle classi meno valide, l'indicatore **I<sub>a1</sub>** risulta determinato dalla seguente formula:

$$I_{a1} = A\% + 0,75 B\% + 0,5 C\% + 0,25 D\% + 0,00 E\% + 0,00 F\%$$

### **I<sub>a2</sub> - Indicatore di Regolarità superficiale** (variabile da 0 a 100)

Misurato sulla corsia di marcia, che ha il massimo dei degradi, con macchina ad alto rendimento 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'.

Classe	<b>A</b>	$\text{IRI} \leq 1,3$
"	<b>B</b>	$1,3 < \text{IRI} \leq 2,0$
"	<b>C</b>	$2,0 < \text{IRI} \leq 2,5$



"	D	$2,5 < IRI \leq 3,0$
"	E	$3,0 < IRI$

L'indicatore  $I_{a2}$ , dando peso via via decrescente alle classi meno valide, risulta dalla seguente formula:

$$I_{a2} = A\% + 0,75 B\% + 0,5 C\% + 0,25 D\% + 0,00 E\%$$

### **Calcolo di $I_{pav}$**

Gli Indicatori  $I_{a1}$  ed  $I_{a2}$  si combinano tra loro con media ponderale, con pesi rispettivamente 0,6 e 0,4 in modo da ottenere un indice  $I_{pav}$  denominato Indicatore di Stato Strutturale delle pavimentazioni

$$I_{pav} = 0,6 I_{a1} + 0,4 I_{a2}$$

Se si dispone delle misure di ogni anno di  $I_{a1}$  ed  $I_{a2}$  (rilevate con macchina ad alto rendimento) si può calcolare  $I_{pav}$  medio degli ultimi 5 anni, che è uno dei termini del riferimento di  $\overline{Q}_{rif}$ .

Se non si dispone di nessuna misura o si è in possesso delle misure solo di qualche anno, sullo stato delle pavimentazioni, e calcolati come precedentemente descritto, dovranno essere adottati, per gli anni eventualmente mancanti, quali indicatori annuali pregressi di  $I_{pav}$  i valori corrispondenti a quelli della *media del settore*.

Acquisiti detti elementi si procederà al calcolo di  $\overline{Q}_i$  come riportato nel presente allegato.

## **DISPOSIZIONI GENERALI**

### **Indicatore Incidentalità $I_s$**

Per il calcolo del  $\overline{Q}_{rif}$  deve essere utilizzato il numero complessivo degli incidenti, avvenuti su tutta la rete gestita dalla società nel periodo Gennaio - Dicembre di ogni anno. Per il calcolo dei  $\overline{Q}_i$  successivi, deve essere utilizzato il numero complessivo degli incidenti avvenuti sull'asse autostradale e sugli svincoli, escluse le pertinenze quali le stazioni, le barriere, le aree di servizio e di parcheggio (cfr. art. 24 D.lgs 20.04.1992 n. 285 e artt. 60-61-62 e 63 del Reg.) calcolati nel periodo compreso tra il 1 luglio ed il 30 giugno dell'anno successivo e derivanti dai rilievi della Polizia della Strada.



I dati di traffico per calcolare il **TIG** 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.

### **Indicatore delle pavimentazioni $I_{pav}$**

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

Se si è in possesso di misure parziali quali:

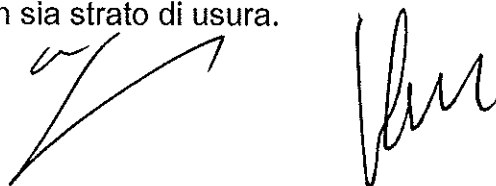
- solo aderenza
  - solo regolarità
  - miste o comunque non complete,
- queste non possono essere utilizzate.

Le misurazioni relative al calcolo degli indicatori per ciascun anno solare sono effettuate entro il I semestre dell'anno e i risultati sono consegnati alla Concedente entro il 31 luglio successivo.

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

L'inizio delle operazioni di rilievo, comprensive di programma, sono comunicate, mezzo FAX, alla Concedente 30 giorni prima. 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%.

Le valutazioni delle pavimentazioni saranno effettuate su tutta la lunghezza dell'autostrada in concessione alla Società Concessionaria, con esclusione, da comunicare con apposita nota alla Concedente, delle tratte autostradali 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.

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

Le operazioni di rilievo dovranno essere effettuate nel seguente modo:

- Rilievo dell'aderenza e della tessitura

Al fine di rendere meno suscettibili i rilievi dell'aderenza, **CAT**, dal fattore temperatura le misure si intenderanno valide, ai fini del calcolo dell'  $I_{a1}$  se eseguite con temperature dell'aria comprese fra 10 e 30 gradi centigradi e con temperature della pavimentazione compresa tra 10 e 35 gradi centigradi.

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 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.

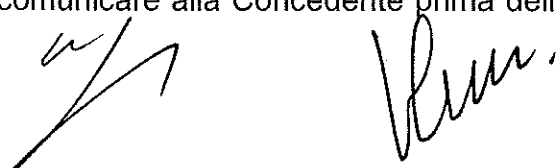
L'indicatore  $I_{a1}$  dovrà essere calcolato statisticamente sulla base delle misure valide acquisite senza alcuna ulteriore elaborazione correttiva (correzioni in temperatura e raggruppamenti in classi omogenee, etc.).

I relativi dati dovranno essere forniti in forma digitale su supporti ottici e/o magnetici in formato testo; con riferimento alla norma CNR 147 del 1992, detti dati dovranno essere organizzati in colonne riportanti i dati essenziali per ciascuna misura (identificativo tronco/lotto, progressiva, passo di misura, velocità, temp. aria, temp. pav , CAT, TEX, drop, etc.). L'intestazione dovrà contenere anche i dati generali quali: nome Concessionario, denominazione tronco/lotto, direzione, corsia, data del rilievo, mezzo utilizzato etc.

- Rilievo della regolarità

L'**IRI** (International Roughness Index) che viene considerato ai fini del calcolo dell'indicatore  $I_{a2}$  deve essere il valore medio derivante dall'elaborazione dei dati profilometrici relativi alle *wheelpath* destra e sinistra.

La velocità di rilievo dipende dalle tecnologie che volta per volta sono utilizzate per l'esecuzione della misura. E' fatto obbligo comunicare alla Concedente prima dell'esecuzione



di ciascuna campagna di misurazione i mezzi e le modalità di rilievo che il Concessionario intende adottare.

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.

## ELENCO SUDDIVISIONE TRATTE AUTOSTRADALI IN ESERCIZIO

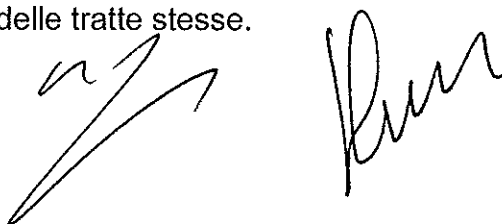
AUTOSTRADA	TRATTO DI PIANURA	LUNGHEZZA (km)
Tangenziale Est ed Ovest di Napoli		20,2

## VALORE DI RIFERIMENTO

### Calcolo del termine $Q_{rif}$

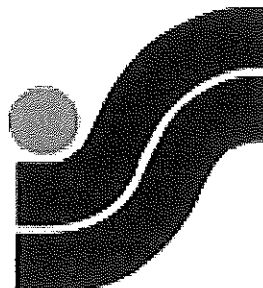
Indicatore	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
I <sub>a1</sub>					67,48	62,03	84,03	71,35	74,64
I <sub>a2</sub>					48,45	54,12	55,80	58,72	59,01
I <sub>pav</sub>					59,87	58,87	72,74	66,30	68,39
I <sub>s</sub> annuale	50,00	100,00	75,00	75,00	75,00	100,00	100,00	100,00	100,00
I <sub>s</sub> medio					75,00	85,00	85,00	90,00	95,00
Q <sub>i</sub>					65,92	69,32	77,64	75,78	79,03
Q <sub>rif</sub>				-					73,54

Per le tratte di completamento autostradale il valore di riferimento fisso  $\overline{Q}_{rif}$  ai fini della misura della variazione per il primo quinquennio di applicazione del price-cap verrà determinato al compimento del decimo anno di esercizio delle tratte stesse.





ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

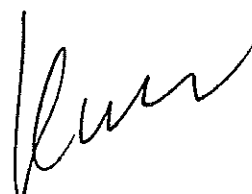
ALLEGATO: D

AGGIORNAMENTO TARIFFARIO

## ALLEGATO D

### AGGIORNAMENTO TARIFFARIO

La tariffa di pedaggio sarà adeguata in conformità a quanto previsto dagli articoli 14, 15, 16, 18 e 19 della presente Convenzione Unica.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'n' followed by a long, sweeping horizontal stroke.A handwritten signature in black ink, featuring a vertical stroke followed by several loops and a final horizontal stroke.



ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: E

PIANO FINANZIARIO

**Relazione Piano finanziario di  
Tangenziale di Napoli S.p.A.  
Anno 2009**

A stylized handwritten signature in black ink, consisting of a series of connected loops and a long, sweeping tail.A handwritten signature in black ink, featuring a series of connected, rounded loops.

## Premessa

Il Concessionario ha chiesto il riequilibrio del piano economico finanziario ai sensi dell'art. 2, comma 82 e seguenti del D.L. n. 262/2006 e successive modifiche, nonché della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.

Sulla base di tale presupposto è stato redatto il presente piano finanziario.

Tale piano si basa, tra gli altri, sui seguenti elementi:

- l'anno base assume le risultanze emerse dal Bilancio 2008;
- il termine della concessione è previsto al 31/12/2037;
- Relativamente alle previsioni dei costi accolte all'interno del Piano Finanziario, considerando il traffico stimato sostanzialmente costante:
  - ⇒ le manutenzioni, essendo legate alla qualità del servizio reso, variano a fronte di stime operative di mantenimento della struttura autostradale;
  - ⇒ il costo del personale è stato stimato costante, ipotizzando un efficientamento implicito dato dall'assorbimento del differenziale tra la dinamica del costo del personale che storicamente è maggiore rispetto all'inflazione;
  - ⇒ anche gli altri costi sono stati accolti costanti, considerando che eventuali efficientamenti ottenibili nel quinquennio determineranno effetti positivi (riduzione della X) nei prossimi aggiornamenti quinquennali del PF;
- il calcolo dei pedaggi e degli incrementi tariffari è stato effettuato ipotizzando l'invarianza del sovrapprezzo pedaggi all'utenza;
- per gli incrementi tariffari applicati è stato considerato l'attuale arrotondamento tariffario ai 5 centesimi;
- il costo delle opere di cui all'allegato K;
- la tempistica di cui all'allegato M.
- Criterio per la determinazione del Capitale Investito ai fini della determinazione del coefficiente X.

In base a quanto previsto alla delibera Cipe 39/2007, sono ammissibili per la determinazione del Capitale Investito ai fini tariffari i costi contabilizzati alle voci B-I, SOTTOVOCI 2,3 e 6, nonché alle voci B-II, dell'art. 2424 c.c.

I dati desunti dal bilancio 2008 sono riepilogati nella tabella seguente:





<b>Valori di Bilancio</b>	<b>B</b>	<b>Immobilizzazioni</b>	<b>Bilancio 2008</b>
	<b>I</b>	<b>Immobilizzazioni Immateriali</b>	
		2 Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	0
		3 Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	48
		6 Immobilizzazioni in corso e acconti	
			<b>48</b>
	<b>II</b>	<b>Immobilizzazioni Materiali</b>	<b>164.491</b>
		<b>Valori di Bilancio</b>	<b>164.539</b>
<b>Rettifiche operate</b>	<b>B - I - 4</b>	<b>Concessioni, licenze, marchi e diritti simili (Riconosciuti ammissibili in base alle considerazioni riportate di seguito)</b>	<b>68.239</b>
			<b>232.778</b>
		Costi non riconosciuti da parte dell'ANAS	-3.094
		Riserva per manutenzioni non eseguite	-29.200
		<b>Capitale Investito a base per il calcolo dei costi ammessi</b>	<b>200.484</b>

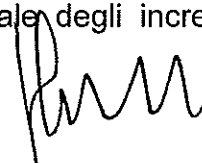
Il Capitale investito ai fini regolatori (delibera CIPE 39/2007) è determinato in base al valore di bilancio degli investimenti al netto degli ammortamenti e dei contributi.

Per la società Tangenziale di Napoli gli investimenti contabilizzati alla voce B – I – 4 dell'art. 2424 c.c. pari ad un importo di €/migliaia 68.239, vengono considerati ammissibili a seguito di quanto riportato nel punto che segue.

Inoltre il Capitale Investito così determinato viene ridotto del valore della riserva per manutenzioni non eseguite negli anni precedenti (per €/migliaia 29.200) e per costi non ammessi dall' ANAS (per €/migliaia 3.094).

In base a quanto sopra riportato il capitale investito ammessi ai fini regolatori è pari a €/migliaia 200.484;

- Relativamente agli adeguamenti tariffari, effettuati con il criterio del RAB, gli stessi sono stati previsti, considerando l'attualizzazione dei flussi, scontati al tasso di congrua remunerazione. In particolare:
  - il fattore X con una percentuale di adeguamento annuale della tariffa determinata all'inizio di ogni periodo regolatorio e costante all'interno di esso, per la remunerazione del capitale investito residuo;
  - il fattore K con una percentuale annuale della tariffa determinata ogni anno in modo da consentire la remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente quello di applicazione;
  - Con il principio della neutralità economica, sono state accolte poste figurative sulla componente K per il possibile differimento temporale degli incrementi tariffari,

anche a fronte degli scatti in tariffa dovuti agli arrotondamenti previsti (ai 5 centesimi).

- relativamente all'investimento di cui all'art. 2bis della Convenzione, denominato "Bretella Occidentale", nel caso in cui non dovesse essere portato a termine, i costi relativi alla progettazione preliminare saranno remunerati all'interno del modello RAB. I costi di progettazione preliminare, valorizzati in base alle stime attuali, ammontano a circa ~~8~~ milioni di €.
- **AMMISSIBILITA' NEL CAPITALE INVESTITO REGOLATORIO E AI FINI DELLA DETERMINAZIONE DELL'INDENNIZZO DI CUI AGLI ARTT. 9 E 9BIS DELLA C.U., DELLA VOCE DEL BILANCIO DELLA TANGENZIALE NAPOLI "CONCESSIONI, LICENZE, MARCHI E SIMILI"**

#### **Riduzione tariffaria e costituzione del credito verso Anas**

La legge 531/82 all'art 12 fissa le tariffe sulla Tangenziale di Napoli nella misura del 40% di quelle annualmente previste in convenzione.

In caso di sospensione degli adeguamenti tariffari compete alla società concessionaria il rimborso da parte dell'ANAS dei relativi minori introiti da pedaggio.

A parziale copertura dei minori introiti per l'esercizio 1982 viene erogato un contributo di lire 30 miliardi.

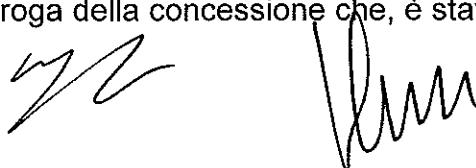
Per gli esercizi finanziari 1983 e successivi, l'ANAS è autorizzata ad iscrivere nel proprio bilancio preventivo le somme annualmente dovute alla società Tangenziale di Napoli S.p.A.

In conseguenza a quanto sopra l'Anas per alcuni anni ha provveduto a pagare solo parte del contributo maturato, determinando la costituzione di un credito da parte di Tangenziale di Napoli verso l'Anas. Tale credito è andato crescendo nei vari anni fino a raggiungere il valore di L. milioni 177.689 al 31/12/2007 e generando un contenzioso tra Anas e Tangenziale di Napoli.

#### **Convenzione del 14/12/99 e definizione del contenzioso con Anas**

La Direttiva interministeriale n. 283 del 20 ottobre 1998, emanata dal Ministro dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica, ha tra l'altro definito le modalità di quantificazione del contenzioso e relativa traduzione in anni di proroga della concessione.

Il risultato è la determinazione di una proroga della concessione che, è stata limitata a 30 anni e cioè fino al 31 dicembre 2037.



A fronte della proroga della concessione la Società in via transattiva, con la firma della convenzione, del 14/12/99 ha rinunciato al credito di circa 178 miliardi, iscritto nel bilancio 1997.

L'importo relativo al credito viene ricompreso, a partire dal Bilancio 1999, tra le immobilizzazioni immateriali, nella voce B I 4) dell'art 2424 del c.c. "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili", ed ammortizzato a quote costanti nell'intero arco della concessione.

### **Convenzione Unica e riequilibrio del piano**

Il Concessionario ha chiesto il riequilibrio del piano economico finanziario ai sensi dell'art. 2, comma 83 e seguenti del D.L. n. 262/2006 e successive modifiche, nonché della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.

La Delibera Cipe 39/2007 prevede al punto 3.5, indirettamente, che non sono ammissibili per la determinazione del capitale direttamente investito ai fini tariffari i costi contabilizzati alla voce B-I, sottovoce 4 "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili", e quindi il valore residuo di bilancio al 31/12/2008 pari al € milioni 68.238 non sarebbe ammesso per la determinazione dei costi ammessi (ammortamenti e costi di remunerazione del capitale).

Nel caso di specie la previsione normativa che prevede il non riconoscimento ai fini della tariffa di valori di bilancio che potrebbero non essere collegati con l'attività della concessionaria porterebbe ad una penalizzazione immotivata della società andando a vanificare una transazione che aveva l'obiettivo di definire un contenzioso ristorando la società di un credito maturato e non andando penalizzare le casse dello Stato (con incremento dei contributi) o gli utenti (con un incremento tariffario).

Infatti il legislatore aveva individuato nella proroga della concessione lo strumento mediante il quale la tariffa pagata dall'utente oltre al ripagamento dei costi di gestione sarebbe stata necessaria per il ripagamento del credito e dei costi connessi al suo dilazionamento per 30 anni.

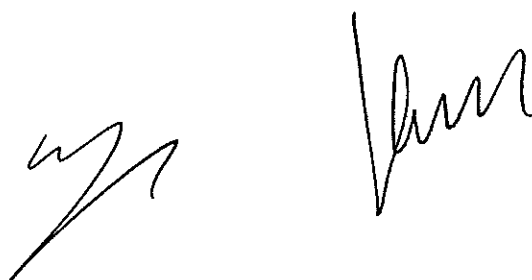
Infatti la Delibera Cipe del 20 dicembre 1996 prevede la determinazione della congrua remunerazione mediante la determinazione del Tir (determinato avendo come elemento di calcolo nel capitale investito anche l'importo iscritto tra le Immobilizzazioni Immateriali).

E' evidente quindi che, con l'applicazione della Delibera Cipe 39/2007, la sola proroga della concessione non porta benefici alla concessionaria, nel momento in cui tra i costi ammessi non vengono riportati i costi di rimborso e remunerazione di tale credito.



In base alle considerazioni sopra riportate si ritiene corretto proporre l'applicazione di una deroga a quanto previsto nella Delibera Cipe 39/2007 e rendere ammissibili i residui valori iscritti, in bilancio al 31/12/2008, tra le Immobilizzazioni Immateriali (€/mil 68.239) nel Capitale Investito ai fini regolatori, e far determinare i relativi costi di rimborso e remunerazione alla determinazione della variabile X.

Conseguentemente, ai fini della determinazione dell'indennizzo, di cui agli articoli 9 e 9bis della Convenzione Unica il valore, ancora da ammortizzare, riportato in Bilancio nella Voce "CONCESSIONI, LICENZE, MARCHI E SIMILI" relativo alla partita di cui sopra, è assimilabile alla voce "Beni reversibili" e quindi concorrerà alla determinazione dell'importo del suddetto indennizzo.

Two handwritten signatures in black ink, one on the left and one on the right, positioned above the page number.

## Conto Economico:

- Ricavi da Pedaggio:

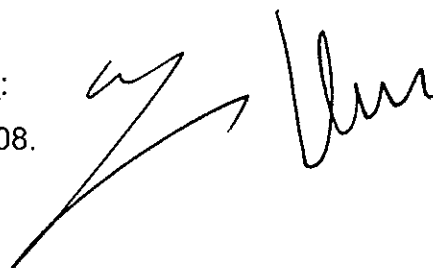
L'evoluzione dei ricavi da pedaggio si basa sul consueto effetto combinato tra traffico e tariffa. Riguardo al traffico le previsioni sono commentate in apposito allegato. Riguardo allo sviluppo delle tariffe e dei ricavi da pedaggio si allega tabella riepilogativa:

### **Tangenziale di Napoli**

RICAVI DA PEDAGGIO DA PIANO FINANZIARIO (Euro costanti)									
ANNI	Volume di traffico (veicoli/Km in milioni)			Variazione tariffaria deflazionata	Tariffe da pedaggio (Euro/veicolo/Km)		Ricavi euro milioni		
	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Totale		Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Leggeri	Pesanti	Totale
2007	93,3	0,3	93,6		0,56345	0,69281	52,56	0,21	52,78
2008	92,0	0,3	92,3	-0,89%	0,55845	0,68667	51,37	0,21	51,58
2009	89,2	0,3	89,5	5,71%	0,59033	0,72587	52,68	0,21	52,89
2010	87,0	0,3	87,3	6,68%	0,62978	0,77437	54,79	0,22	55,01
2011	87,0	0,3	87,3	5,05%	0,66159	0,81348	57,56	0,23	57,79
2012	87,4	0,3	87,6	4,64%	0,69228	0,85122	60,47	0,24	60,72
2013	87,7	0,3	88,0	4,27%	0,72185	0,88757	63,31	0,26	63,56
2014	88,1	0,3	88,3	-1,48%	0,71114	0,87440	62,62	0,25	62,87
2015	88,4	0,3	88,7	3,94%	0,73917	0,90887	65,34	0,26	65,61
2016	88,8	0,3	89,0	-1,49%	0,72819	0,89537	64,63	0,26	64,89
2017	89,1	0,3	89,4	-1,49%	0,71733	0,88202	63,92	0,26	64,18
2018	89,5	0,3	89,8	-1,48%	0,70668	0,86893	63,23	0,25	63,48
2019	89,5	0,3	89,8	3,65%	0,73250	0,90067	65,54	0,26	65,80
2020	89,5	0,3	89,8	-1,48%	0,72165	0,88733	64,56	0,26	64,83
2021	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,71089	0,87409	63,60	0,26	63,86
2022	89,5	0,3	89,8	3,41%	0,73512	0,90388	65,77	0,27	66,04
2023	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,72416	0,89041	64,79	0,26	65,05
2024	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,71340	0,87718	63,83	0,26	64,08
2025	89,5	0,3	89,8	3,17%	0,73602	0,90499	65,85	0,27	66,12
2026	89,5	0,3	89,8	-1,48%	0,72510	0,89157	64,87	0,26	65,14
2027	89,5	0,3	89,8	2,97%	0,74660	0,91801	66,80	0,27	67,07
2028	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,73549	0,90435	65,80	0,27	66,07
2029	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,72451	0,89085	64,82	0,26	65,08
2030	89,5	0,3	89,8	2,78%	0,74466	0,91563	66,62	0,27	66,89
2031	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,73359	0,90202	65,63	0,26	65,90
2032	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,72263	0,88854	64,65	0,26	64,91
2033	89,5	0,3	89,8	2,60%	0,74145	0,91167	66,34	0,27	66,60
2034	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,73039	0,89808	65,35	0,26	65,61
2035	89,5	0,3	89,8	2,44%	0,74823	0,92002	66,94	0,27	67,21
2036	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,73710	0,90633	65,95	0,27	66,21
2037	89,5	0,3	89,8	-1,49%	0,72611	0,89281	64,96	0,26	65,23

- Proventi netti da sub concessioni e attività collaterali:

Sono previsti sostanzialmente in linea con l'anno 2008.



- Altri proventi:

Sono previsti sostanzialmente in linea con l'anno 2008.

## Costi operativi

- Costi di manutenzioni e rinnovi:

Sono stati previsti interventi di manutenzione ricorrente e ciclica, coerenti con le necessità della tratta in esercizio. Il Piano Finanziario del 1999 nella riga 7 (Costi manutenzione e rinnovi) del Conto Economico includeva sia costi di manutenzione ordinaria che di manutenzione incrementativa della infrastruttura, mentre l'attuale Piano finanziario alla riga 2.7 (Costi manutenzione e rinnovi) del Conto Economico include esclusivamente la manutenzione ordinaria e ciclica e non incrementativa della infrastruttura. Si precisa che gli importi previsti in tale ultima voce risultano idonei ad assicurare un adeguato standard di qualità e di sicurezza della tratta gestita.

- Altri costi operativi (escluse manutenzioni):

Non si rilevano significative variazioni nell'arco temporale della concessione attestandosi ad un valore medio di 37,8 €/migliaia, che tiene conto:

⇒ Prestazioni di Servizi:

Partono dai dati di consuntivo 2008 e rimangono costanti nell'arco della durata della concessione.

⇒ Canoni di concessioni:

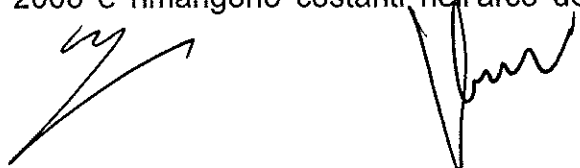
I canoni previsti seguono il variare dei ricavi da pedaggi e ammontano al 2,4%. Riguardo ai canoni relativi alle sub concessioni, ammontano al 5% sulle vecchie sub-concessioni e 20% sulle nuove, dei ricavi corrispondenti. In ogni caso nel piano non sono previste nuove sub-concessioni.

⇒ Acquisto materie e beni di consumo:

Partono dai dati di consuntivo 2008 e rimangono costanti nell'arco della durata della concessione.

⇒ Costi amministrativi e generali

Partono dai dati di consuntivo 2008 e rimangono costanti nell'arco della durata della concessione.



⇒ Costo del personale:

La previsione si basa sul 2008. I costi rimangono costanti ipotizzando che i maggiori oneri derivanti dai rinnovi contrattuali saranno assorbiti livelli crescenti di produttività.

- Fondo Rinnovo:

Il fondo, partendo dai dati di consuntivo 2008, rimane costante fino al 2030, ipotizzando che gli accantonamenti siano uguali agli utilizzi, per poi essere assorbito integralmente alla fine della concessione.

- Altri accantonamenti e svalutazioni:

Non sono previsti altri accantonamenti e svalutazioni.

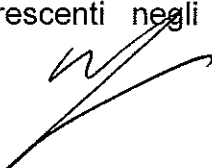
- Ammortamenti:

Le immobilizzazioni materiali reversibili, da devolvere all'ente concedente alla scadenza della concessione, vengono ammortizzate nel periodo di durata della loro vita utile che si estende fino alla scadenza del periodo di concessione (31 dicembre 2037). L'ammortamento ripartisce fino alla scadenza della concessione il costo delle opere destinate alla gratuita devoluzione. Per i beni gratuitamente devolvibili entrati in esercizio a partire dal 1° gennaio 1999 le quote di ammortamento sono determinate con il criterio delle quote differenziate crescenti.

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali è determinato in base alla presunta vita utile dell'immobilizzazione. In particolare l'onere sostenuto dalla Società nei confronti dell'Ente Concedente, a seguito del rinnovo della Convenzione, a fronte di contributi maturati al 31 dicembre 1998 e non riscossi, viene ammortizzato in quote costanti in relazione alla scadenza della concessione (31 dicembre 2037).

- Oneri e proventi finanziari:

La **gestione finanziaria** della Società è influenzata nel periodo iniziale del piano, dal ricorso all'indebitamento per far fronte ai costi della nuove opere. Il costo dell'indebitamento è previsto ad un tasso pari al 4,1% annuo fino al 2021, anno oltre il quale sono previste disponibilità crescenti negli anni, che vengono remunerate annualmente al 3%



- **Gestione straordinaria:**

Non sono previsti oneri e proventi di tale natura, tranne gli incentivi all'esodo pianificati fino al 2013.

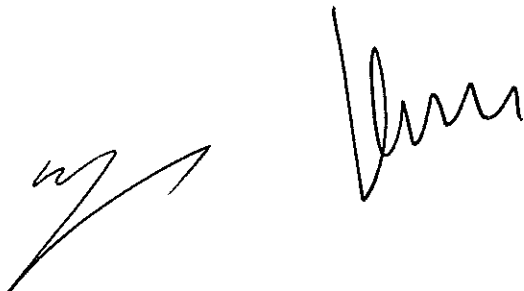
- **Imposte:**

Le imposte nel piano sono calcolate tenendo conto delle aliquote in vigore dal 2008 dell'IRES (27,5%) e dell'IRAP (4,18%).

### **Dati Patrimoniali:**

- **Immobilizzazioni in beni reversibili:**

Il valore netto 2008 è composto dagli investimenti previsti antecedentemente al Piano Finanziario 1999 per un importo di 297,0 mln di € al netto di ammortamenti per 211,5 mln di € e gli investimenti accolti nel piano 1999 pari a 85,3 mln di € al netto di ammortamenti per 3,7 mln di €. Per questo ultimo tipo di investimenti sono stati previsti in piano ulteriori apporti per 92,5 mln di €. Di seguito diamo una sintesi di tali nuovi investimenti:





# PIANO DEGLI INVESTIMENTI

Capitolo	N°	DESCRIZIONE	Importo lordo	Ribasso d'asta	Importo netto	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 - 2037	Totale
PROSEGUIMENTO INTERVENTI DEL PIANO 1999	a)	Ampliamento barriera Corso Malta	13.026	2.664	10.362	2.362	8.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.362
	b)	Rampa di accesso Zona Ospedaliera (intervento soppresso)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	c)	Nuova stazione Zona Ospedaliera	10.087	1.607	8.480	2.500	2.500	2.500	980	0	0	0	0	0	0	0	8.480
	d1)	Adegamenti sismici	30.153	3.703	26.450	300	3.500	9.000	5.150	6.500	2.000	0	0	0	0	0	26.450
d) INTERVENTI DI ADEGUAMENTO DELLA STRUTTURA AUTOSTRADALE	d2)	Barriera Fonosorbenti tratto Fuorigrotta / Camaldoli	2.581	81	2.500	1.000	1.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.500
	d3)	Nuovi interventi risanamento acustico	13.680	1.680	12.000	5.000	4.200	2.000	800	0	0	0	0	0	0	0	12.000
	d4)	Adegamento impianti gallerie	6.892	846	6.046	546	3.500	2.000	0	0	0	0	0	0	0	0	6.046
	d5)	Sistemazione scarpate e pendici	1.390	171	1.219	1.219	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.219
	d6)	Adegamento interventi di sicurezza	11.058	1.358	9.700	1.500	4.200	4.000	0	0	0	0	0	0	0	0	9.700
	d7)	Altri adeguamenti infrastrutturali	10.260	1.260	9.000	0	1.000	4.000	3.000	1.000	0	0	0	0	0	0	9.000
	d8)	Altri adeguamenti impianti	7.661	941	6.720	2.100	1.180	810	0	0	70	540	700	0	1.320	0	6.720
		<b>TOTALE</b>	<b>106.788</b>	<b>14.311</b>	<b>92.477</b>	<b>16.527</b>	<b>29.580</b>	<b>24.310</b>	<b>9.930</b>	<b>7.500</b>	<b>2.070</b>	<b>540</b>	<b>700</b>	<b>0</b>	<b>1.320</b>	<b>0</b>	<b>92.477</b>

- Immobilizzazioni in beni non reversibili:

Sono previsti investimenti per circa 1,8 mln di € fino alla fine della Concessione (circa 0,3 mln di € annuali fino al 2014).

- Immobilizzazioni immateriali nette:

Non sono previsti investimenti.

Pertanto il totale investimenti pianificati fino alla scadenza della Concessione sono pari a 94,3 mln di € ( di cui 92,5 mln per beni reversibili e 1,8 mln per beni non reversibili).

- Capitale circolante netto operativo:

I crediti v/clienti sono stimati in base all'andamento dei ricavi da pedaggio.

I debiti v/fornitori tengono conto dei volumi di investimento e manutenzione previsti nel piano finanziario.

Inoltre accoglie il saldo tra i debiti tributari (determinati dal saldo delle imposte di conto economico e degli acconti in base all'attuale legislazione fiscale) e i crediti verso l'erario per IVA.

Patrimonio Netto:

*Capitale Sociale*

Non sono previste movimentazioni del Capitale.

*Accantonamento a riserve*

E' previsto nel piano, l'accantonamento a riserva legale per il 5% dell'utile d'esercizio fino al raggiungimento del 20% del Capitale Sociale.

*Distribuzione di utili*

E' prevista la distribuzione dei dividendi a partire dal 2009.

- Contributi in conto impianti:

I contributi regionali, sono quelli già erogati nel 2004, e il loro valore rimane invariato per tutta la durata del Piano.

- Fondi per rischi ed oneri:



Il fondo Rinnovo, partendo dai dati di consuntivo 2008, rimane costante fino al 2030, ipotizzando che gli accantonamenti siano uguali agli utilizzi, per poi essere assorbito integralmente alla fine della concessione.

Il fondo TFR rimane attestato sul valore 2008, in quanto si ipotizzano accantonamenti pari agli utilizzi i quali tengono conto, oltre che delle uscite, anche di quote destinate a fondi di previdenza integrativa.

Gli altri fondi rimangono attestati sul valore 2008.

- Debiti Finanziari:

La gestione finanziaria presenta al 2008 una posizione di debito, in costante riduzione. Dal 2022, quindi, sono previste disponibilità crescenti fino a fine concessione. Per il debito verso il Fondo Centrale di Garanzia esistente a fine 2009 è previsto il totale rimborso nel 2010.

Le previsioni contenute nel piano finanziario sono vincolanti per il concessionario relativamente a:

- costi di manutenzioni e rinnovi, con riferimento alla sommatoria dei valori previsti nel piano finanziario in ciascun periodo regolatorio;
- investimenti, con riferimento alla sommatoria dei valori previsti nel piano finanziario in ciascun periodo regolatorio;
- rapporto minimo previsto tra Patrimonio netto e debiti finanziari.



<i>Tangenziale di Napoli</i>																	
<b>Anno</b>		<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>Tangenziale di Napoli</b>																	
<i>Migliaia di Euro</i>																	
<b>RICAVI</b>																	
Ricavi da pedaggi	(2.1)	51.581	52.890	55.014	57.792	60.715	63.562	62.869	65.603	64.892	64.180	63.480	65.890	64.825	63.859	66.035	65.051
Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali	(2.2)	4.325	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082
Altri proventi	(2.3)	1.369	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180
Ricavi lavori c/terzi	(2.4)																
<b>Totale</b>	<b>(2.5)</b>	<b>57.275</b>	<b>59.152</b>	<b>61.276</b>	<b>64.054</b>	<b>66.977</b>	<b>69.824</b>	<b>69.131</b>	<b>71.870</b>	<b>71.154</b>	<b>70.442</b>	<b>69.742</b>	<b>72.062</b>	<b>71.087</b>	<b>70.121</b>	<b>72.297</b>	<b>71.313</b>
<b>COSTI OPERATIVI</b>																	
<b>Costi di produzione</b>																	
- Costi personale addetto alla riscossione	(2.6.1)	16.571	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151
- Costi personale addetto alla sicurezza	(2.6.2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi personale addetto alla manutenzione	(2.6.3)	4.027	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168
- Costi personale addetto a ...	(2.6.4)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi manutenzione e rinnovi	(2.7)	8.646	8.978	7.649	7.170	6.196	5.052	5.123	5.231	5.007	6.158	7.051	5.882	5.904	5.505	5.976	6.124
- Costi lavori c/terzi	(2.8)																
- Prestazioni di servizi	(2.9)	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351
- Canoni di concessione	(2.10)	1.324	1.371	1.574	1.641	1.711	1.780	1.763	1.812	1.794	1.778	1.833	1.810	1.810	1.787	1.839	1.815
- Acquisti di materie e beni di consumo	(2.11.1)	826	826	826	826	826	826	826	826	826	826	826	826	826	826	826	826
- Variazione delle rimanenze	(2.11.2)	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Altri costi di produzione	(2.11.3)	2.610	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469
<b>Costi commerciali</b>																	
- Costi personale	(2.12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Prestazioni di servizi	(2.13)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Altri costi commerciali	(2.14)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Costi amministrativi e generali</b>																	
- Costi personale	(2.15)	3.438	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558
- Prestazioni di servizi	(2.16)	4.058	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065
- Altri costi amministrativi e generali	(2.17)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi capitalizzati, spese del personale	(2.18.1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi capitalizzati, costi materiali	(2.18.2)																
<b>Fondo riserve</b>																	
Utilizzo	(2.19)	(10.236)	(10.688)	(7.649)	(7.170)	(6.196)	(5.052)	(5.123)	(5.231)	(5.007)	(6.158)	(7.051)	(5.882)	(5.904)	(5.505)	(5.976)	(6.124)
Accantonamento	(2.20)	10.153	10.088	7.649	7.170	6.196	5.052	5.123	5.231	5.007	6.158	7.051	5.882	5.904	5.505	5.976	6.124
Altri accantonamenti e svalutazioni	(2.21)	2.482	400	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>(2.22)</b>	<b>45.284</b>	<b>43.737</b>	<b>42.811</b>	<b>42.399</b>	<b>41.495</b>	<b>40.420</b>	<b>40.474</b>	<b>40.648</b>	<b>40.407</b>	<b>41.540</b>	<b>42.417</b>	<b>41.303</b>	<b>41.302</b>	<b>40.880</b>	<b>41.403</b>	<b>41.527</b>
<b>Margine Operativo Lordo (2.5-2.22)</b>		<b>11.991</b>	<b>15.415</b>	<b>18.464</b>	<b>21.655</b>	<b>25.482</b>	<b>29.404</b>	<b>28.657</b>	<b>31.223</b>	<b>30.748</b>	<b>28.902</b>	<b>27.326</b>	<b>30.758</b>	<b>29.785</b>	<b>29.241</b>	<b>30.894</b>	<b>29.785</b>
<b>Ammortamenti</b>																	
- Ammortamento finanziario	(2.24)	4.021	4.946	5.641	6.267	6.463	7.137	7.369	7.517	7.675	7.816	8.009	8.159	8.314	8.474	8.638	8.807
- Ammortamento tecnico beni reversibili	(2.25)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Ammortamento tecnico beni non reversibili	(2.26)	492	487	340	340	320	320	310	310	300	300	300	300	300	300	300	300
- Ammortamento immobilizzazioni immateriali	(2.27)	2.420	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356
<b>Totale</b>	<b>(2.28)</b>	<b>6.933</b>	<b>7.789</b>	<b>8.337</b>	<b>8.963</b>	<b>9.139</b>	<b>9.813</b>	<b>10.035</b>	<b>10.183</b>	<b>10.331</b>	<b>10.472</b>	<b>10.665</b>	<b>10.815</b>	<b>10.970</b>	<b>11.130</b>	<b>11.294</b>	<b>11.463</b>
<b>Risultato Operativo (2.23-2.28)</b>		<b>5.058</b>	<b>7.626</b>	<b>10.127</b>	<b>12.693</b>	<b>16.343</b>	<b>19.591</b>	<b>18.622</b>	<b>21.040</b>	<b>20.417</b>	<b>18.430</b>	<b>16.661</b>	<b>19.943</b>	<b>18.815</b>	<b>18.111</b>	<b>19.600</b>	<b>18.322</b>
<b>Oneri e Proventi Finanziari</b>																	
Oneri finanziari su prestiti consolidati con garanzia dello Stato e su debiti ANAS	(2.30)																
Oneri finanziari su prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(2.31)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oneri rimodulazione F.C.G.	(2.32)																
Costi di nuovi finanziamenti a medio e lungo termine	(2.33)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Proventi (Oneri) finanziari netti a breve termine	(2.34)	(229)	(503)	(1.744)	(3.254)	(3.618)	(3.610)	(3.467)	(3.096)	(2.694)	(2.323)	(1.939)	(1.454)	(1.018)	(603)	(135)	261
Proventi (Oneri) finanziari netti da immobilizzazioni finanziarie	(2.35)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri proventi (Oneri) finanziari netti	(2.36)																
-(Costi capitalizzati, Oneri finanziari)	(2.37)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>(2.38)</b>	<b>(229)</b>	<b>(503)</b>	<b>(1.744)</b>	<b>(3.254)</b>	<b>(3.618)</b>	<b>(3.610)</b>	<b>(3.467)</b>	<b>(3.096)</b>	<b>(2.694)</b>	<b>(2.323)</b>	<b>(1.939)</b>	<b>(1.454)</b>	<b>(1.018)</b>	<b>(603)</b>	<b>(135)</b>	<b>261</b>
<b>Proventi e oneri straordinari</b>		<b>2.276</b>	<b>(890)</b>	<b>(890)</b>	<b>(890)</b>	<b>(890)</b>	<b>(890)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Risultato prima delle imposte (2.29 + 2.38 + 2.39)</b>		<b>12.105</b>	<b>6.233</b>	<b>7.494</b>	<b>8.549</b>	<b>11.835</b>	<b>15.091</b>	<b>15.155</b>	<b>17.944</b>	<b>17.723</b>	<b>16.107</b>	<b>14.721</b>	<b>18.489</b>	<b>17.797</b>	<b>17.509</b>	<b>19.466</b>	<b>18.583</b>
<b>Imposte sul reddito di esercizio</b>		<b>(3.486)</b>	<b>(3.073)</b>	<b>(3.524)</b>	<b>(3.921)</b>	<b>(4.978)</b>	<b>(6.099)</b>	<b>(5.986)</b>	<b>(6.854)</b>	<b>(6.767)</b>	<b>(6.240)</b>	<b>(5.785)</b>	<b>(6.958)</b>	<b>(6.721)</b>	<b>(6.612)</b>	<b>(7.212)</b>	<b>(6.916)</b>
<b>Utile/perdita all'esercizio (2.40-2.41)</b>		<b>8.619</b>	<b>3.160</b>	<b>3.970</b>	<b>4.627</b>	<b>6.857</b>	<b>9.083</b>	<b>9.169</b>	<b>11.090</b>	<b>10.956</b>	<b>9.867</b>	<b>8.937</b>	<b>11.531</b>	<b>11.077</b>	<b>10.897</b>	<b>12.253</b>	<b>11.667</b>

<i>Tangenziale di Napoli</i>															
Anno		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
<b>Tangenziale di Napoli</b>															
<i>Migliaia di Euro</i>															
<b>RICAVI</b>															
Ricavi da pedaggi	(2.1)	64.084	66.116	65.135	67.066	66.068	65.082	66.892	65.898	64.913	66.604	65.610	67.213	66.213	65.226
Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali	(2.2)	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082
Altri proventi	(2.3)	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180
Ricavi lavori c/terzi	(2.4)														
<b>Totale</b>	(2.5)	<b>70.346</b>	<b>72.378</b>	<b>71.397</b>	<b>73.328</b>	<b>72.330</b>	<b>71.344</b>	<b>73.154</b>	<b>72.160</b>	<b>71.175</b>	<b>72.866</b>	<b>71.872</b>	<b>73.475</b>	<b>72.475</b>	<b>71.488</b>
<b>COSTI OPERATIVI</b>															
<b>Costi di produzione</b>															
- Costi personale addetto alla riscossione	(2.6.1)	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151
- Costi personale addetto alla sicurezza	(2.6.2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi personale addetto alla manutenzione	(2.6.3)	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168
- Costi personale addetto a ...	(2.6.4)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi manutenzione e rinnovi	(2.7)	6.605	5.595	7.046	7.547	6.725	6.126	6.136	5.937	5.238	5.386	5.537	5.387	5.388	5.389
- Costi lavori c/terzi	(2.8)														
- Prestazioni di servizi	(2.9)	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351
- Canoni di concessione	(2.10)	1.792	1.841	1.817	1.864	1.840	1.816	1.860	1.836	1.812	1.853	1.829	1.867	1.843	1.820
- Acquisti di materie e beni di consumo	(2.11.1)	826	826	826	826	826	826	826	826	826	826	826	826	826	826
- Variazione delle rimanenze	(2.11.2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Altri costi di produzione	(2.11.3)	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469
<b>Costi commerciali</b>															
- Costi personale	(2.12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Prestazioni di servizi	(2.13)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Altri costi commerciali	(2.14)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Costi amministrativi e generali</b>															
- Costi personale	(2.15)	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558
- Prestazioni di servizi	(2.16)	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065
- Altri costi amministrativi e generali	(2.17)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi capitalizzati, spese del personale	(2.18.1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi capitalizzati, costi materiali	(2.18.2)														
<b>Fondo rinzori</b>															
Utilizzo	(2.19)	(6.605)	(5.595)	(7.046)	(7.547)	(6.725)	(6.126)	(6.136)	(5.937)	(5.238)	(5.386)	(5.537)	(5.387)	(5.388)	(5.389)
Accantonamento	(2.20)	6.605	5.595	7.046	7.547	6.725	6.126	6.136	5.937	4.000	3.000	1.539	0	0	0
Altri accantonamenti e svalutazioni	(2.21)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	(2.22)	<b>41.985</b>	<b>41.024</b>	<b>42.451</b>	<b>42.999</b>	<b>42.153</b>	<b>41.530</b>	<b>41.584</b>	<b>41.361</b>	<b>39.400</b>	<b>38.441</b>	<b>36.956</b>	<b>35.155</b>	<b>35.431</b>	<b>35.408</b>
<b>Margine Operativo Lordo (2.5-2.22)</b>	(2.23)	<b>28.361</b>	<b>31.354</b>	<b>28.946</b>	<b>30.330</b>	<b>30.178</b>	<b>29.814</b>	<b>31.571</b>	<b>30.799</b>	<b>31.775</b>	<b>34.425</b>	<b>34.916</b>	<b>38.020</b>	<b>37.044</b>	<b>36.080</b>
<b>Ammortamenti</b>															
- Ammortamento finanziario	(2.24)	8.981	9.161	9.345	9.536	9.732	9.934	10.142	10.356	10.577	10.804	11.038	11.279	11.528	11.785
- Ammortamento tecnico beni reversibili	(2.25)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Ammortamento tecnico beni non reversibili	(2.26)	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
- Ammortamento immobilizzazioni immateriali	(2.27)	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356	2.356
<b>Totale</b>	(2.28)	<b>11.637</b>	<b>11.817</b>	<b>12.001</b>	<b>12.192</b>	<b>12.388</b>	<b>12.590</b>	<b>12.798</b>	<b>13.012</b>	<b>13.233</b>	<b>13.460</b>	<b>13.694</b>	<b>13.935</b>	<b>14.181</b>	<b>14.441</b>
<b>Risultato Operativo (2.23-2.28)</b>	(2.29)	<b>16.724</b>	<b>19.538</b>	<b>16.944</b>	<b>18.138</b>	<b>17.790</b>	<b>17.224</b>	<b>18.773</b>	<b>17.787</b>	<b>18.542</b>	<b>20.965</b>	<b>21.222</b>	<b>24.084</b>	<b>22.860</b>	<b>21.639</b>
<b>Oneri e Proventi Finanziari</b>															
Oneri finanziari su prestiti consolidati con garanzia dello Stato e su debiti ANAS	(2.30)														
Oneri finanziari su prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(2.31)	0	0	0	0	0	0	0	0	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Oneri rimodulazione F.C.G	(2.32)														
Costi di nuovi finanziamenti a medio e lungo termine	(2.33)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Proventi (Oneri) finanziari netti a breve termine	(2.34)	582	971	1.311	1.701	2.083	2.431	2.825	3.206	3.588	3.994	4.344	4.672	4.932	5.171
Proventi (Oneri) finanziari netti da immobilizzazioni finanziarie	(2.35)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri proventi (Oneri) finanziari netti	(2.36)														
-(Costi capitalizzati, Oneri finanziari)	(2.37)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	(2.38)	<b>582</b>	<b>971</b>	<b>1.311</b>	<b>1.701</b>	<b>2.083</b>	<b>2.431</b>	<b>2.825</b>	<b>3.206</b>	<b>3.588</b>	<b>3.994</b>	<b>4.344</b>	<b>4.672</b>	<b>4.932</b>	<b>5.171</b>
<b>Proventi e oneri straordinari</b>	(2.39)	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Risultato prima delle imposte (2.29 + 2.38 + 2.39)</b>	(2.40)	<b>17.306</b>	<b>20.508</b>	<b>18.256</b>	<b>19.839</b>	<b>19.873</b>	<b>19.655</b>	<b>21.598</b>	<b>20.993</b>	<b>22.131</b>	<b>24.960</b>	<b>25.566</b>	<b>28.756</b>	<b>27.792</b>	<b>26.810</b>
<b>Imposte sul reddito di esercizio</b>	(2.41)	<b>(6.498)</b>	<b>(7.496)</b>	<b>(6.768)</b>	<b>(7.254)</b>	<b>(7.249)</b>	<b>(7.165)</b>	<b>(7.764)</b>	<b>(7.556)</b>	<b>(7.901)</b>	<b>(8.780)</b>	<b>(8.958)</b>	<b>(9.954)</b>	<b>(9.638)</b>	<b>(9.317)</b>
<b>Utile/perdita di esercizio (2.40-2.41)</b>	(2.42)	<b>10.808</b>	<b>13.012</b>	<b>11.487</b>	<b>12.585</b>	<b>12.624</b>	<b>12.490</b>	<b>13.834</b>	<b>13.437</b>	<b>14.230</b>	<b>16.180</b>	<b>16.609</b>	<b>18.801</b>	<b>18.154</b>	<b>17.493</b>

Tangenziale di Napoli		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Anno		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tangenziale di Napoli																	
Migliaia di Euro		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IMMOBILIZZAZIONI IN BENI REVERSIBILI																	
- Opere in esercizio	(3.1)	353.916	393.937	418.390	443.920	447.700	468.500	472.220	472.760	473.460	473.460	474.780	474.780	474.780	474.780	474.780	474.780
- Opere in corso	(3.2)	28.385	4.891	10.018	8.798	14.948	1.648	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)
- Nuove opere	(3.3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	(3.4)																
- Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	(3.5)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Oneri diversi capitalizzati	(3.6)																
- Fondo ammortamento tecnico	(3.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Fondo ammortamento finanziario	(3.7 bis)	(215.232)	(220.178)	(225.818)	(232.085)	(238.548)	(245.685)	(253.054)	(260.571)	(268.246)	(276.062)	(284.071)	(292.230)	(300.544)	(309.018)	(317.656)	(326.463)
- Totale immobilizzazioni reversibili nette	(3.8)	167.069	178.650	202.590	220.633	224.100	224.463	219.164	212.187	205.212	197.396	190.707	182.548	174.234	165.760	157.122	148.315
IMMOBILIZZAZIONI IN BENI NON REVERSIBILI																	
- Immobilizzazioni tecniche non reversibili	(3.9)	6.098	6.408	6.708	7.008	7.308	7.608	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908
- Fondo ammortamento tecnico beni non reversibili	(3.10)	(4.471)	(4.958)	(5.298)	(5.638)	(5.958)	(6.278)	(6.588)	(6.898)	(7.198)	(7.498)	(7.798)	(8.098)	(8.398)	(8.698)	(8.998)	(9.298)
- Totale immobilizzazioni non reversibili nette	(3.11)	1.627	1.450	1.410	1.370	1.350	1.330	1.320	1.010	710	410	110	(190)	(490)	(790)	(1.090)	(1.390)
Immobilizzazioni immateriali nette	(3.12)	68.324	65.968	63.612	61.256	58.900	56.544	54.188	51.832	49.476	47.120	44.764	42.408	40.052	37.696	35.340	32.984
Immobilizzazioni finanziarie	(3.13)	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29
Capitale circolante netto operativo	(3.14)	4.868	2.911	(681)	456	4.279	5.386	7.241	7.107	7.340	7.112	6.086	6.391	6.919	7.307	6.786	6.725
Altri impieghi netti correnti	(3.15)																
TOTALE IMPIEGHI	(3.16)	241.917	249.008	266.960	283.744	288.658	287.752	281.942	272.166	262.767	252.067	241.696	231.186	220.743	210.001	198.187	186.663




<i>Tangenziale di Napoli</i>															
Anno		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
<b>Tangenziale di Napoli</b>															
<i>Migliaia di Euro</i>		18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
<b>IMMOBILIZZAZIONI IN BENI REVERSIBILI</b>															
- Opere in esercizio	(3.1)	474.780	474.780	474.780	474.780	474.780	474.780	474.780	474.780	474.780	474.780	474.780	474.780	474.780	474.780
- Opere in corso	(3.2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)
- Nuove opere	(3.3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	(3.4)														
- Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	(3.5)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Oneri diversi capitalizzati	(3.6)														
- Fondo ammortamento tecnico	(3.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Fondo ammortamento finanziario	(3.7 bis)	(335.444)	(344.604)	(353.950)	(363.486)	(373.217)	(383.151)	(393.293)	(403.649)	(414.225)	(425.029)	(436.067)	(447.345)	(458.874)	(470.659)
- Totale immobilizzazioni reversibili nette	(3.8)	139.334	130.174	120.828	111.292	101.561	91.627	81.485	71.129	60.553	49.749	38.711	27.432	15.904	4.119
<b>IMMOBILIZZAZIONI IN BENI NON REVERSIBILI</b>															
- Immobilizzazioni tecniche non reversibili	(3.9)	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908	7.908
- Fondo ammortamento tecnico beni non reversibili	(3.10)	(9.598)	(9.898)	(10.198)	(10.498)	(10.798)	(11.098)	(11.398)	(11.698)	(11.998)	(12.298)	(12.598)	(12.898)	(13.198)	(13.498)
- Totale immobilizzazioni non reversibili nette	(3.11)	(1.690)	(1.990)	(2.290)	(2.590)	(2.890)	(3.190)	(3.490)	(3.790)	(4.090)	(4.390)	(4.690)	(4.990)	(5.290)	(5.590)
Immobilizzazioni immateriali nette	(3.12)	30.628	28.272	25.916	23.560	21.204	18.848	16.492	14.136	11.780	9.424	7.068	4.712	2.356	0
Immobilizzazioni finanziarie	(3.13)	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29
Capitale circolante netto operativo	(3.14)	6.574	6.640	6.308	5.228	5.709	6.481	6.349	6.632	6.435	5.509	5.251	5.022	5.196	5.368
Altri impieghi netti correnti	(3.15)														
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	(3.16)	174.875	163.124	150.791	137.519	125.613	113.795	100.866	88.137	74.706	60.321	46.369	32.204	18.195	3.925




<i>Tangenziale di Napoli</i>		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Anno																	
<b>Tangenziale di Napoli</b>																	
<i>Migliaia di Euro</i>																	
<b>PATRIMONIO NETTO</b>																	
- Capitale sociale	(4.1)	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077
- Riserve e utili (perdite) a nuovo	(4.2)	34.269	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699
- Utile (perdita) di esercizio	(4.3)	8.619	3.160	3.970	4.627	6.857	9.083	9.169	11.090	10.956	9.867	8.937	11.531	11.077	10.897	12.253	11.667
- Totale	(4.4)	150.965	149.936	150.746	151.404	153.634	155.859	155.945	157.866	157.732	156.644	155.713	158.308	157.853	157.673	159.030	158.443
<b>CONTRIBUTI IN C/IMPIANTI</b>	(4.5)	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119
<b>FONDI PER RISCHI E ONERI</b>																	
- Fondo rinnovo beni reversibili	(4.6)	24.386	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786
- Fondo trattamento fine rapporto	(4.7)	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864
- Altri fondi	(4.8)	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861
- Totale	(4.9)	39.111	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511
<b>DEBITI FINANZIARI NETTI</b>																	
- Prestiti consolidati con garanzia dello Stato	(4.10)																
- Prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(4.11)																
- Fondo Centrale Garanzia	(4.12)	43.333	41.838	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- ANAS	(4.13)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Prestiti da contrarre a medio-lungo termine	(4.14)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Saldo posizione finanziaria a breve	(4.15)	4.389	14.603	73.584	89.710	92.394	89.263	83.367	71.669	62.405	52.794	43.353	30.248	20.260	9.698	(3.472)	(14.410)
- Totale debiti finanziari netti	(4.16)	47.722	56.442	73.584	89.710	92.394	89.263	83.367	71.669	62.405	52.794	43.353	30.248	20.260	9.698	(3.472)	(14.410)
<b>TOTALE FONTI</b>	(4.17)	241.917	249.008	266.960	283.744	288.658	287.752	281.942	272.166	262.767	252.067	241.696	231.186	220.743	210.001	198.187	186.663






Tangenziale di Napoli															
Anno		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Tangenziale di Napoli															
Migliaia di Euro															
PATRIMONIO NETTO															
- Capitale sociale	(4.1)	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077	108.077
- Riserve e utili (perdite) a nuovo	(4.2)	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699	38.699
- Utile (perdita) di esercizio	(4.3)	10.808	13.012	11.487	12.585	12.624	12.490	13.834	13.437	14.230	16.180	16.609	18.801	18.154	17.493
- Totale	(4.4)	157.584	159.788	158.264	159.362	159.401	159.267	160.610	160.213	161.006	162.956	163.385	165.578	164.930	164.269
CONTRIBUTI IN C/IMPIANTI		(4.5)	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119	4.119
FONDI PER RISCHI E ONERI															
- Fondo rinnovo beni reversibili	(4.6)	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	23.786	22.548	20.162	16.164	10.777	5.389	0
- Fondo trattamento fine rapporto	(4.7)	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864	7.864
- Altri fondi	(4.8)	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861	6.861
- Totale	(4.9)	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	38.511	37.273	34.887	30.889	25.502	20.114	14.725
DEBITI FINANZIARI NETTI															
- Prestiti consolidati con garanzia dello Stato	(4.10)														
- Prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(4.11)														
- Fondo Centrale Garanzia	(4.12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- ANAS	(4.13)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Prestiti da contrarre a medio-lungo termine	(4.14)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Saldo posizione finanziaria a breve	(4.15)	(25.339)	(39.294)	(50.102)	(64.473)	(76.418)	(88.102)	(102.375)	(114.706)	(127.692)	(141.641)	(152.024)	(162.995)	(170.969)	(179.188)
- Totale debiti finanziari netti	(4.16)	(25.339)	(39.294)	(50.102)	(64.473)	(76.418)	(88.102)	(102.375)	(114.706)	(127.692)	(141.641)	(152.024)	(162.995)	(170.969)	(179.188)
TOTALE FONTI		(4.17)	174.875	163.124	150.791	137.519	125.613	113.795	100.866	88.137	74.706	60.321	46.369	32.204	3.925



Tangenziale di Napoli

Anno

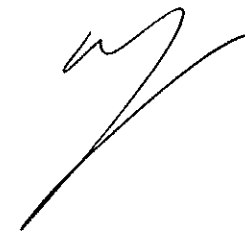
Tangenziale di Napoli

Migliaia di Euro

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
<b>FABBISOGNO NETTO</b>																
- Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali (5.1)	14.496	16.837	29.880	24.610	10.230	7.800	2.370	540	700	0	1.320	0	0	0	0	0
- Investimenti in immobilizzazioni finanziarie (5.2)	(6)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Variaz. del cap.circ.netto operativo e altri impieghi correnti (5.3)	10.036	(1.557)	(3.592)	1.136	3.823	1.107	1.856	(134)	233	(228)	(1.026)	305	528	388	(520)	(61)
- Rimborso debiti in scadenza (5.4)	1.494	1.494	41.838	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Saldo altri fabbisogni (5.5)	3.341	4.189	3.160	3.970	4.627	6.857	9.083	9.169	11.090	10.956	9.867	8.937	11.531	11.077	10.897	12.253
- Totale fabbisogni (5.6)	29.361	20.963	71.287	29.716	18.680	15.764	13.308	9.575	12.023	10.727	10.161	9.242	12.059	11.464	10.377	12.192
- Contributi in c/impianti (5.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Autofinanziamento (5.8)	(17.951)	(10.749)	(12.306)	(13.590)	(15.996)	(18.896)	(19.204)	(21.273)	(21.287)	(20.339)	(19.602)	(22.347)	(22.047)	(22.026)	(23.547)	(23.130)
- Totale fabbisogno netto (5.9)	11.410	10.214	58.981	16.126	2.684	(3.131)	(5.896)	(11.698)	(9.264)	(9.611)	(9.441)	(13.105)	(9.988)	(10.562)	(13.171)	(10.938)
<b>COPERTURA</b>																
- Apporti degli azionisti in c/capitale (5.10)	6.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Finanziamenti a medio-lungo termine (5.11)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Variazione posizione finanziaria a breve (5.12)	5.410	10.214	58.981	16.126	2.684	(3.131)	(5.896)	(11.698)	(9.264)	(9.611)	(9.441)	(13.105)	(9.988)	(10.562)	(13.171)	(10.938)
- Totale copertura (5.13)	11.410	10.214	58.981	16.126	2.684	(3.131)	(5.896)	(11.698)	(9.264)	(9.611)	(9.441)	(13.105)	(9.988)	(10.562)	(13.171)	(10.938)




Tangenziale di Napoli															
Anno		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Tangenziale di Napoli															
Migliaia di Euro		17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
FABBISOGNO NETTO															
- Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	(5.1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	(5.2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Variaz. del cap.circ.netto operativo e altri impieghi correnti	(5.3)	(151)	66	(331)	(1.081)	481	772	(132)	283	(198)	(925)	(258)	(230)	174	172
- Rimborso debiti in scadenza	(5.4)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Saldo altri fabbisogni	(5.5)	11.667	10.808	13.012	11.487	12.585	12.624	12.490	13.834	13.437	14.230	16.180	16.609	18.801	18.154
- Totale fabbisogni	(5.6)	11.516	10.874	12.681	10.407	13.067	13.396	12.359	14.117	13.239	13.305	15.922	16.379	18.976	18.326
- Contributi in c/impianti	(5.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Autofinanziamento	(5.8)	(22.445)	(24.829)	(23.489)	(24.777)	(25.012)	(25.080)	(26.631)	(26.449)	(26.225)	(27.253)	(26.305)	(27.350)	(26.950)	(26.545)
- Totale fabbisogno netto	(5.9)	(10.929)	(13.955)	(10.808)	(14.370)	(11.945)	(11.684)	(14.273)	(12.332)	(12.986)	(13.949)	(10.383)	(10.971)	(7.974)	(8.219)
COPERTURA															
- Apporti degli azionisti in c/capitale	(5.10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Finanziamenti a medio-lungo termine	(5.11)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Variazione posizione finanziaria a breve	(5.12)	(10.929)	(13.955)	(10.808)	(14.370)	(11.945)	(11.684)	(14.273)	(12.332)	(12.986)	(13.949)	(10.383)	(10.971)	(7.974)	(8.219)
- Totale copertura	(5.13)	(10.929)	(13.955)	(10.808)	(14.370)	(11.945)	(11.684)	(14.273)	(12.332)	(12.986)	(13.949)	(10.383)	(10.971)	(7.974)	(8.219)




Tangenziale di Napoli

Anno

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

TABELLA 1 - CONTO FINANZIARIO

Migliaia di Euro

## AREA OPERATIVA

- Utile (Perdita) netto di esercizio	(1.1)	8.619	3.160	3.970	4.627	6.857	9.083	9.169	11.090	10.956	9.867	8.937	11.531	11.077	10.897	12.253	11.667
- Accantonamenti e ammortamenti	(1.2)	9.332	7.589	8.337	8.963	9.139	9.813	10.035	10.183	10.331	10.472	10.665	10.815	10.970	11.130	11.294	11.463
- Quota TFR maturata nell'esercizio	(1.3)																
- Autofinanziamento	(1.4)	17.951	10.749	12.306	13.590	15.996	18.896	19.204	21.273	21.287	20.339	19.602	22.347	22.047	22.026	23.547	23.130
- Variazione capitale circolante netto operativo	(1.5)	(10.036)	1.557	3.592	(1.136)	(3.823)	(1.107)	(1.856)	134	(233)	228	1.026	(305)	(528)	(388)	520	61
- Flusso di liquidità della gestione corrente	(1.6)	7.915	12.306	15.898	12.454	12.173	17.789	17.349	21.407	21.054	20.567	20.628	22.041	21.519	21.639	24.067	23.191
- Costi capitalizzati	(1.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Investimenti in beni reversibili	(1.8)	(14.147)	(16.527)	(29.580)	(24.310)	(9.930)	(7.500)	(2.070)	(540)	(700)	0	(1.320)	0	0	0	0	0
- Contributi in c/impianti	(1.9)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Investimenti in beni non reversibili	(1.10)	(310)	(310)	(300)	(300)	(300)	(300)	(300)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Investimenti per immobilizzazioni immateriali	(1.11)	(39)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Saldo altri flussi gestione operativa	(1.12)																
- Flusso di liquidità della gestione operativa	(1.13)	(6.581)	(4.531)	(13.982)	(12.156)	1.943	9.989	14.979	20.867	20.354	20.567	19.308	22.041	21.519	21.639	24.067	23.191

## AREA FINANZIARIA

- Apporto (rimborso) degli azionisti	(1.14)	6.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Accensione nuovi prestiti	(1.15)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Variazione posizione verso FCG	(1.16)	(1.494)	(1.494)	(41.838)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Variazione posizione verso ANAS	(1.16)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Variazione delle immobilizzazioni finanziarie	(1.16)	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Utili distribuiti	(1.16)	(3.341)	(4.189)	(3.160)	(3.970)	(4.627)	(6.857)	(9.083)	(9.169)	(11.090)	(10.956)	(9.867)	(8.937)	(11.531)	(11.077)	(10.897)	(12.253)
- Rimborso prestiti consolidati	(1.16)																
- Rimborso nuovi prestiti a medio-lungo termine	(1.16)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Flusso di liquidità della gestione finanziaria	(1.16)	1.171	(5.683)	(44.998)	(3.970)	(4.627)	(6.857)	(9.083)	(9.169)	(11.090)	(10.956)	(9.867)	(8.937)	(11.531)	(11.077)	(10.897)	(12.253)

VARIATIONE POSIZIONE FINANZIARIA A BREVE	(1.23)	(5.410)	(10.214)	(58.981)	(16.126)	(2.684)	3.131	5.896	11.698	9.264	9.611	9.441	13.105	9.988	10.562	13.171	10.938
--	--------	---------	----------	----------	----------	---------	-------	-------	--------	-------	-------	-------	--------	-------	--------	--------	--------




Tangenziale di Napoli

Anno

2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037

TABELLA 1 - CONTO FINANZIARIO

Migliaia di Euro

## AREA OPERATIVA

- Utile (Perdita) netto di esercizio	(1.1)	10.808	13.012	11.487	12.585	12.624	12.490	13.834	13.437	14.230	16.180	16.609	18.801	18.154	17.493
- Accantonamenti e ammortamenti	(1.2)	11.637	11.817	12.001	12.192	12.388	12.590	12.798	13.012	11.995	11.074	9.696	8.548	8.796	9.052
- Quota TFR maturata nell'esercizio	(1.3)														
- Autofinanziamento	(1.4)	22.445	24.829	23.489	24.777	25.012	25.080	26.631	26.449	26.225	27.253	26.305	27.350	26.950	26.545
- Variazione capitale circolante netto operativo	(1.5)	151	(66)	331	1.081	(481)	(772)	132	(283)	198	925	258	230	(174)	(172)
- Flusso di liquidità della gestione corrente	(1.6)	22.596	24.763	23.820	25.858	24.531	24.308	26.763	26.166	26.422	28.179	26.563	27.579	26.776	26.374
- Costi capitalizzati	(1.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Investimenti in beni reversibili	(1.8)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Contributi in c/impianti	(1.9)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Investimenti in beni non reversibili	(1.10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Investimenti per immobilizzazioni immateriali	(1.11)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Saldo altri flussi gestione operativa	(1.12)														
- Flusso di liquidità della gestione operativa	(1.13)	22.596	24.763	23.820	25.858	24.531	24.308	26.763	26.166	26.422	28.179	26.563	27.579	26.776	26.374

## AREA FINANZIARIA

- Apporto (rimborso) degli azionisti	(1.14)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Accensione nuovi prestiti	(1.15)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Variazione posizione verso FCG	(1.16)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Variazione posizione verso ANAS	(1.16)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Variazione delle immobilizzazioni finanziarie	(1.16)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Utili distribuiti	(1.16)	(11.667)	(10.808)	(13.012)	(11.487)	(12.585)	(12.624)	(12.490)	(13.834)	(13.437)	(14.230)	(16.180)	(16.609)	(18.801)	(18.154)
- Rimborso prestiti consolidati	(1.16)														
- Rimborso nuovi prestiti a medio-lungo termine	(1.16)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Flusso di liquidità della gestione finanziaria	(1.16)	(11.667)	(10.808)	(13.012)	(11.487)	(12.585)	(12.624)	(12.490)	(13.834)	(13.437)	(14.230)	(16.180)	(16.609)	(18.801)	(18.154)

<b>VARIAZIONE POSIZIONE FINANZIARIA A BREVE</b>	<b>(1.23)</b>	<b>10.929</b>	<b>13.955</b>	<b>10.808</b>	<b>14.370</b>	<b>11.945</b>	<b>11.684</b>	<b>14.273</b>	<b>12.332</b>	<b>12.986</b>	<b>13.949</b>	<b>10.383</b>	<b>10.971</b>	<b>7.974</b>	<b>8.219</b>
---	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--------------	--------------

CALCOLO DELLA "X"

ANNI	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Cap Investito netto (euro/milioni)	200.484	196.050	191.484	186.780	181.935	176.945	253.240	245.437	237.399	229.121	220.594	216.152	206.920	197.412	187.618	177.630
- di cui per Investimenti da Piano di Gara	200.484	196.050	191.484	186.780	181.935	176.945	171.805	166.511	161.058	155.442	149.657	143.699	137.562	131.240	124.729	118.023
- di cui per Nuovi Investimenti eXtra piano di gara	-	-	-	-	-	-	81.435	78.926	76.341	73.679	70.937	72.453	69.358	66.171	62.888	59.507
% Incidenza Investimenti da Piano di Gara su totale al 31.12.2007	100,00%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cap Investito per congrua remunerazione (lordo quota ammortamento esercizio)		200.484	196.050	191.484	186.780	181.935	260.816	253.240	245.437	237.399	229.121	225.114	216.152	206.920	197.412	187.618
- di cui per Investimenti da Piano di Gara		200.484	196.050	191.484	186.780	181.935	176.945	171.805	166.511	161.058	155.442	149.657	143.699	137.562	131.240	124.729
- di cui per Nuovi Investimenti		-	-	-	-	-	83.871	81.435	78.926	76.341	73.679	75.457	72.453	69.358	66.171	62.888
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ipotesi incremento traffico		-3,0%	-2,5%	0,0%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
tasso inflazione reale		0,0%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%
tasso inflazione programmata		0,0%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%
Tasso congrua remunerazione per Investimenti da Piano di Gara	10,35%															
Tasso congrua remunerazione per Nuovi Investimenti extra piano di gara	10,35%															
Tasso attualizzazione	10,35%	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
ANNI	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
costi operativi ammessi (escluso canone di concessione) - inflazionati (escluso 2009)		36.406	35.758	35.800	35.319	34.635	35.231	35.877	36.167	38.006	39.597	38.834	39.443	39.557	40.722	41.515
canone di concessione (2,4% ricavi da pedaggi)		1.288	1.365	1.484	1.620	1.768	1.923	1.809	1.702	1.601	1.507	1.593	1.673	1.757	1.844	1.937
ammortamenti capitale investito al 31.12.08		4.434	4.567	4.704	4.845	4.990	5.140	5.294	5.453	5.616	5.785	5.958	6.137	6.321	6.511	6.706
ammortamenti su investimenti 2009-2013							2.436	2.509	2.585	2.662	2.742	2.824	2.909	2.996	3.086	3.179
ammortamenti su investimenti 2014-2018												180	185	191	197	203
ammortamenti su investimenti 2019-2023																
ammortamenti su investimenti 2024-2028																
ammortamenti su investimenti 2029-2033																
Remunerazione Cap Inv		20.750	20.291	19.819	19.332	18.830	26.994	26.210	25.403	24.571	23.714	23.299	22.372	21.416	20.432	19.418
onere (provento) figurativo		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
costi totali ammessi inflazionati		62.877	61.980	61.807	61.115	60.223	71.724	71.700	71.309	72.456	73.344	72.690	72.719	72.239	72.792	72.958
Ricavi da pedaggi - inflazionati (escluso 2009)	51.581	53.649	56.873	61.836	67.502	73.686	80.110	75.373	70.916	66.723	62.778	66.391	69.710	73.195	76.854	80.695
Ricavi totali Inflazionati		53.649	56.873	61.836	67.502	73.686	80.110	75.373	70.916	66.723	62.778	66.391	69.710	73.195	76.854	80.695
va costi totali inflazionati		56.980	50.899	45.996	41.216	36.805	39.722	35.984	32.431	29.862	27.393	24.602	22.304	20.078	18.335	16.653
va ricavi totali inflazionati		48.617	46.705	46.018	45.522	45.032	44.366	37.828	32.253	27.499	23.447	22.471	21.381	20.344	19.358	18.419
Fattore X		7,23%					-7,8%					3,6%				
sommatoria costi e ricavi attualizzati		0,00					0,00					0,00				
sommatoria quinq. oneri (proventi) figurativi attualizzati		-					-					-				
sommatoria totale oneri (proventi) figurativi attualizzati		-					-					-				



CALCOLO DELLA "X"

ANNI	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Cap investito netto (euro/milioni)	167.140	166.438	146.415	134.062	122.367	110.322	97.916	85.137	71.975	58.418	44.455	30.072	15.258	0
- di cui per investimenti da Piano di Gara	111.116	104.001	96.673	89.125	81.350	73.343	65.095	56.600	47.849	38.837	29.554	19.992	10.144	0
- di cui per Nuovi Investimenti extra piano di gara	56.024	52.437	48.742	44.937	41.017	36.979	32.821	28.538	24.126	19.581	14.901	10.080	5.115	0
% Incidenza Investimenti da Piano di Gara su totale al 31.12.2007	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cap investito per congrua remunerazione (lordo quota ammortamento esercizio)	177.530	167.140	156.438	145.415	134.062	122.367	110.322	97.916	85.137	71.975	58.418	44.455	30.072	15.258
- di cui per investimenti da Piano di Gara	118.023	111.116	104.001	96.673	89.125	81.350	73.343	65.095	56.600	47.849	38.837	29.554	19.992	10.144
- di cui per Nuovi Investimenti	59.507	56.024	52.437	48.742	44.937	41.017	36.979	32.821	28.538	24.126	19.581	14.901	10.080	5.115
	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ipotesi Incremento traffico	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
tasso inflazione reale	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
tasso inflazione programmata	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
Tasso congrua remunerazione per Investimenti da Piano di Gara														
Tasso congrua remunerazione per Nuovi Investimenti extra piano di gara														
	18	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
Tasso attualizzazione	0,2068	0,1874	0,1699	0,1539	0,1395	0,1284	0,1148	0,1038	0,0941	0,0852	0,0773	0,0700	0,0634	0,0575
ANNI	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
costi operativi ammessi (escluso canone di concessione) - inflazionati (escluso 2009)	42.739	42.099	44.599	45.923	45.521	45.397	46.092	45.820	44.864	45.067	44.604	45.068	45.069	45.071
canone di concessione (2,4% ricavi da pedaggi)	1.869	1.803	1.740	1.679	1.620	1.643	1.666	1.690	1.714	1.739	1.661	1.587	1.516	1.448
ammortamenti capitale investito al 31.12.08	6.907	7.115	7.328	7.548	7.774	8.008	8.248	8.495	8.750	9.013	9.283	9.562	9.848	10.144
ammortamenti su investimenti 2009-2013	3.274	3.372	3.473	3.578	3.685	3.796	3.909	4.027	4.148	4.272	4.400	4.532	4.668	4.808
ammortamenti su investimenti 2014-2018	209	215	221	228	235	242	249	257	264	272	280	289	297	306
ammortamenti su investimenti 2019-2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ammortamenti su investimenti 2024-2028						0	0	0	0	0	0	0	0	0
ammortamenti su investimenti 2029-2033											0	0	0	0
Remunerazione Cap inv	18.374	17.299	16.191	15.050	13.875	12.665	11.418	10.134	8.812	7.449	6.046	4.601	3.112	1.579
onere (provento) figurativo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
costi totali ammessi inflazionati	73.373	71.903	73.653	74.006	72.711	71.760	71.583	70.423	68.652	67.811	66.275	65.638	64.512	63.356
Ricavi da pedaggi - inflazionati (escluso 2009)	77.862	75.129	72.491	69.946	67.491	68.452	69.428	70.417	71.421	72.438	69.203	66.112	63.159	60.338
Ricavi totali inflazionati	77.862	75.129	72.491	69.946	67.491	68.452	69.428	70.417	71.421	72.438	69.203	66.112	63.159	60.338
va costi totali inflazionati	15.177	13.478	12.494	11.392	10.143	9.070	8.200	7.311	6.449	5.781	5.120	4.595	4.093	3.642
va ricavi totali inflazionati	16.105	14.082	12.314	10.767	9.414	8.653	7.953	7.310	6.719	6.175	5.346	4.628	4.007	3.469
Fattore X	-5,0%					-0,1%					-6,0%			
sommatoria costi e ricavi attualizzati	0,00					0,00					0,00			
sommatoria quinq. oneri (proventi) figurativi attualizzati	-					-					-			
sommatoria totale oneri (proventi) figurativi attualizzati														

AMMORTAMENTO CRESCENTE ▼		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>INVESTIMENTI</b>	<b>94.287</b>		<b>16.837</b>	<b>29.880</b>	<b>24.610</b>	<b>10.230</b>	<b>7.800</b>	<b>2.370</b>	<b>640</b>	<b>700</b>	-	<b>1.320</b>
- di cui per investimenti da Piano di Gara	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
% incidenza Investimenti da Piano di Gara su totale	0,0%		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
% incidenza Nuovi Investimenti extra Piano di Gara su totale	100,0%		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Tasso congrua remunerazione per Investimenti da Piano di Gara	10,35%											
Tasso congrua remunerazione per Nuovi Investimenti extra piano di gara	10,35%											
Tasso di attualizzazione	10,35%											
<b>Capitale investito per Investimenti da Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)</b>	<b>2009</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Capitale investito per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)</b>	<b>2009</b>		<b>16.837</b>	<b>16.837</b>	<b>16.445</b>	<b>16.041</b>	<b>16.625</b>	<b>15.196</b>	<b>14.755</b>	<b>14.300</b>	<b>13.832</b>	<b>13.350</b>
Ammortamenti su Investimenti da Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti su Nuovi Investimenti extra Piano di Gara				392	404	416	429	441	455	468	482	497
Remun Cap Inv				1.743	1.702	1.660	1.617					
Canone di concessione (2,4% ricavo incrementale inflazionato)				46	50	54	59					
<b>Totale costi Incrementali ammessi</b>				<b>2.180</b>	<b>2.166</b>	<b>2.130</b>	<b>2.105</b>					
VAN costi incrementali ammessi	6.118			1.791	1.604	1.437	1.286					
VAN ricavi incrementali inflazionati	6.118			1.559	1.536	1.520	1.503					
Ricavi totali precedenti inflazionati (x 1° quinquennio)			53.649	56.873	61.836	67.502	73.686					
Ricavi totali inflazionati (con k 2010)			53.649	58.771	63.900	69.755	76.146					
<b>Ricavo Incrementale Inflazionato</b>			-	<b>1.898</b>	<b>2.064</b>	<b>2.253</b>	<b>2.460</b>					
fattore K 2010	3,63%											
<b>Capitale investito per Investimenti da Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)</b>	<b>2010</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Capitale investito per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)</b>	<b>2010</b>		<b>29.880</b>	<b>29.880</b>	<b>29.146</b>	<b>28.390</b>	<b>27.611</b>	<b>26.809</b>	<b>25.983</b>	<b>25.132</b>	<b>24.256</b>	
Ammortamenti su Investimenti da Piano di Gara												
Ammortamenti su Nuovi Investimenti extra Piano di Gara					734	756	779	802	826	851	876	903
Remun Cap Inv					3.093	3.017	2.938					
Canone di concessione (2,4% ricavo incrementale inflazionato)					85	93	102					
<b>Totale costi Incrementali ammessi</b>					<b>3.912</b>	<b>3.866</b>	<b>3.819</b>					
VAN costi incrementali ammessi	7.852				2.911	2.607	2.334					
VAN ricavi incrementali inflazionati	7.852				2.646	2.617	2.589					
Ricavi totali precedenti inflazionati				58.771	63.900	69.755	76.146					
Ricavi totali inflazionati (con k 2011)				58.771	67.455	73.636	80.382					
<b>Ricavo Incrementale Inflazionato</b>				-	<b>3.555</b>	<b>3.881</b>	<b>4.236</b>					
fattore K 2011	6,05%											
<b>Capitale investito per Investimenti da Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)</b>	<b>2011</b>			-	-	-	-	-				



CALCOLO DELLA "K"

AMMORTAMENTO CRESCENTE ▼		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Capitale investito per investimenti da Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)	2014							-	-	-	-	-
Capitale investito per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)	2014							2.370	2.370	2.297	2.222	2.144
Ammortamenti su investimenti da Piano di Gara								-	-	-	-	-
Ammortamenti su Nuovi Investimenti extra Piano di Gara								73	75	77	80	80
Remun Cap Inv								245	238	230	222	222
Canone di concessione (2,4% ricavo incrementale inflazionato)								8	8	7	7	7
Totale costi incrementali ammessi								327	321	315	309	309
VAN costi incrementali ammessi	555							164	146	130	115	115
VAN ricavi incrementali inflazionati	555	-						173	148	126	107	107
Ricavi totali precedenti inflazionati								80.110	75.373	70.916	66.723	62.778
Ricavi totali inflazionati (con k 2015)								80.110	75.719	71.241	67.029	63.065
Ricavo incrementale inflazionato								-	348	325	306	288
fattore K 2015	0,43%											
Capitale investito per investimenti da Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)	2015							-	-	-	-	-
Capitale investito per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)	2015							540	540	522	504	504
Ammortamenti su investimenti da Piano di Gara								-	-	-	-	-
Ammortamenti su Nuovi Investimenti extra Piano di Gara								18	18	18	19	19
Remun Cap Inv								56	54	52	52	52
Canone di concessione (2,4% ricavo incrementale inflazionato)								2	2	2	2	2
Totale costi incrementali ammessi								75	74	73	73	73
VAN costi incrementali ammessi	92							34	31	27	27	27
VAN ricavi incrementali inflazionati	92	-						36	30	26	26	26
Ricavi totali precedenti inflazionati								75.719	71.241	67.029	63.065	63.065
Ricavi totali inflazionati (con k 2016)								75.719	71.320	67.103	63.135	63.135
Ricavo incrementale inflazionato								-	78	74	69	69
fattore K 2016	0,10%											
Capitale investito per investimenti da Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)	2016							-	-	-	-	-
Capitale investito per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)	2016							700	700	700	676	676
Ammortamenti su investimenti da Piano di Gara								-	-	-	-	-
Ammortamenti su Nuovi Investimenti extra Piano di Gara								24	24	25	25	25
Remun Cap Inv								72	70	70	70	70
Canone di concessione (2,4% ricavo incrementale inflazionato)								2	2	2	2	2
Totale costi incrementali ammessi								99	99	97	97	97
VAN costi incrementali ammessi	77							41	41	36	36	36
VAN ricavi incrementali inflazionati	77	-						42	42	36	36	36
Ricavi totali precedenti inflazionati								71.320	71.320	67.103	63.135	63.135
Ricavi totali inflazionati (con k 2017)								71.320	71.320	67.204	63.230	63.230
Ricavo incrementale inflazionato								-	101	95	95	95
fattore K 2017	0,14%											
Capitale investito per investimenti da Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)	2017							-	-	-	-	-
Capitale investito per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)	2017							-	-	-	-	-
Ammortamenti su investimenti da Piano di Gara								-	-	-	-	-
Ammortamenti su Nuovi Investimenti extra Piano di Gara								-	-	-	-	-
Remun Cap Inv								-	-	-	-	-
Canone di concessione (2,4% ricavo incrementale inflazionato)								-	-	-	-	-
Totale costi incrementali ammessi								-	-	-	-	-
VAN costi incrementali ammessi	0							-	-	-	-	-
VAN ricavi incrementali inflazionati	0	-						-	-	-	-	-
Ricavi totali precedenti inflazionati								-	-	-	-	-
Ricavi totali inflazionati (con k 2018)								-	-	-	-	-
Ricavo incrementale inflazionato								-	-	-	-	-
fattore K 2018	0,00%											
Capitale investito per investimenti da Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)	2018							-	-	-	-	-
Capitale investito per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara (lordo ammortamento di esercizio)	2018							-	-	-	-	1.320
Ammortamenti su investimenti da Piano di Gara								-	-	-	-	-
Ammortamenti su Nuovi Investimenti extra Piano di Gara								-	-	-	-	-
Remun Cap Inv								-	-	-	-	-
Canone di concessione (2,4% ricavo incrementale inflazionato)								-	-	-	-	-
Totale costi incrementali ammessi								-	-	-	-	-
VAN costi incrementali ammessi	0,000							-	-	-	-	-
VAN ricavi incrementali inflazionati	0,000	-						-	-	-	-	-
Ricavi totali precedenti (x 3° quinquennio)								-	-	-	-	-
Ricavi totali (con k 2019)								-	-	-	-	-
Ricavo incrementale inflazionato								-	-	-	-	-
fattore K 2019	0,00% NON APPLICABILE											





TANGENZIALE DI NAPOLI

PIANO FINANZIARIO 2008-2037 MODELLO RAB POSTE FIGURATIVE WACC 10,35

ANNI	AMMORTAMENTO CRESCENTE									
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Costi operativi (escluso canone di concessione su pedaggi)	36.406	35.229	34.750	33.776	32.632	32.703	32.811	32.587	33.738	34.631
Investimenti	16.837	29.880	24.610	10.230	7.800	2.370	540	700	-	1.320
Ipotesi Incremento traffico	-3,00%	-2,50%	0,00%	0,40%	0,40%	0,40%	0,40%	0,40%	0,40%	0,40%
Variabile X	7,23% 0,000	7,23%	7,23%	7,23%	7,23%	-7,79% 0,000	-7,79%	-7,79%	-7,79%	-7,79%
Variabile K	0%	3,63%	6,05%	4,59%	1,78%	0,00%	0,43%	0,10%	0,14%	0,00%
Totale X + K cumulato		18,08%	31,36%	43,17%	52,18%	44,39%	37,03%	29,35%	21,70%	13,91%

TASSO DI ATTUALIZZAZIONE	10,35%
--------------------------	--------

Tariffa progressiva veicoli leggeri con x - k teorici	0,55845	0,599	0,673	0,772	0,875	0,967	0,906	0,853	0,800	0,751	0,704
Tariffa progressiva veicoli pesanti con x - k teorici	0,68667	0,736	0,827	0,950	1,076	1,189	1,114	1,049	0,984	0,924	0,866
REMUNERAZIONE COMPLESSIVA DA INCREMENTO TARIFFARIO "TEORICO"		53.649	58.771	67.455	76.741	85.145	80.110	75.719	71.320	67.204	63.230
Flussi di traffico (veicoli leggeri equivalenti, '000 veicoli/km)		89.526	87.288	87.288	87.637	87.988	88.340	88.693	89.048	89.404	89.762
Tariffa di periodo "teorica" (veicoli leggeri, €/cent per veicolo/km - base '08)	0,5589	0,60	0,67	0,77	0,88	0,97	0,91	0,85	0,80	0,75	0,70
Incremento tariffario "teorico" - (% rispetto anno precedente)		7,23%	12,36%	14,78%	13,31%	10,51%	-6,29%	-5,86%	-6,16%	-6,15%	-6,29%
TOTALE RICAVI DA PEDAGGI "TEORICI"		53.649	58.771	67.455	76.741	85.145	80.110	75.719	71.320	67.204	63.230
Tariffa inizio periodo		0,5589	0,5908	0,6391	0,6810	0,7228	0,7645	0,7646	0,8062	0,8064	0,8064
Incremento senza inflazione		5,709%	6,682%	5,051%	4,639%	4,271%	-1,484%	3,942%	-1,485%	-1,491%	-1,484%
Inflazione applicata	33%		1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%
INCREMENTO TARIFFARIO CON POSTE FIGURATIVE(compresa inflazione)		5,709%	8,182%	6,551%	6,139%	5,771%	0,016%	5,442%	0,015%	0,009%	0,016%
Tariffa fine periodo	0,5589	0,5908	0,6391	0,6810	0,7228	0,7645	0,7646	0,8062	0,8064	0,8064	0,8066
TOTALE RICAVI DA PEDAGGI EFFETTIVI		52.890	55.787	59.442	63.343	67.266	67.547	71.507	71.804	72.098	72.397
POSTE FIGURATIVE		759	2.984	8.014	13.398	17.878	12.563	4.211	-484	-4.894	-9.167
SALDI FIGURATIVI											
Remunerazione non corrisposta (corrisposta in via anticipata) - inizio periodo		0	759	3.822	12.232	26.896	47.558	65.044	75.987	83.367	87.102
Remunerazione di competenza		53.649	58.771	67.455	76.741	85.145	80.110	75.719	71.320	67.204	63.230
Capitalizzazione remunerazione non corrisposta periodi precedenti		0	79	396	1.266	2.784	4.922	6.732	7.865	8.629	9.015
(Remunerazione di competenza corrisposta)		-52.890	-55.787	-59.442	-63.343	-67.266	-67.547	-71.507	-71.804	-72.098	-72.397
Remunerazione non corrisposta (corrisposta in via anticipata) - fine periodo		759	3.822	12.232	26.896	47.558	65.044	75.987	83.367	87.102	86.949

	0,09%
--	-------

Prospetto riepilogativo con poste figurative, al netto inflazione

Variabile K	0,00%	3,63%	6,05%	4,59%	1,78%	0,00%	0,43%	0,10%	0,14%	0,00%
Variabile X	0,00%	0,09%	0,09%	0,09%	0,09%	0,09%	0,09%	0,09%	0,09%	0,09%
Totale variabili X e K	0,00%	3,72%	6,14%	4,68%	1,88%	0,09%	0,52%	0,20%	0,24%	0,09%
Variazione tariffaria effettivamente applicata, inclusiva degli arrotondamenti	5,71%	6,68%	5,05%	4,64%	4,27%	-1,48%	3,94%	-1,49%	-1,49%	-1,48%
Differenza tra variazione tariffaria effettiva e variabili X e K	5,71%	2,96%	-1,09%	-0,04%	2,40%	-1,58%	3,42%	-1,68%	-1,73%	-1,58%
Ammontare annuo delle poste figurative (migliaia di euro)	759	2.984	8.014	13.398	17.878	12.563	4.211	-484	-4.894	-9.167

V.A.N. delle poste figurative	€ 0,00
-------------------------------	--------

**PIANO FINANZIARIO 2008-2037 MODELLO RAB**

ANNI	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Costi operativi (escluso canone di concessione su pedaggi)	33.462	33.484	33.085	33.556	33.704	34.185	33.175	34.626	35.127	34.305
Investimenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ipotesi incremento traffico	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Variabile X	3,50% (0,000)	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	-5,01% 0,000	-5,01%	-5,01%	-5,01%	-5,01%
Variabile K	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	-5,01%	-5,01%	-5,01%	-5,01%	-5,01%
Totale X + K cumulato	17,41%	20,91%	24,41%	27,91%	31,41%	26,40%	21,39%	16,38%	11,37%	6,36%

Tariffa progressiva veicoli leggeri con x - k teorici	0,739	0,776	0,815	0,856	0,898	0,867	0,836	0,807	0,779	0,751
Tariffa progressiva veicoli pesanti con x - k teorici	0,909	0,954	1,002	1,052	1,105	1,066	1,028	0,992	0,957	0,924
REMUNERAZIONE COMPLESSIVA DA INCREMENTO TARIFFARIO "TEORICO"	66.391	69.710	73.195	76.854	80.695	77.862	75.129	72.491	69.946	67.491
Flussi di traffico (veicoli leggeri equivalenti, '000 veicoli/km)	89.762	89.762	89.762	89.762	89.762	89.762	89.762	89.762	89.762	89.762
Tariffa di periodo "teorica" (veicoli leggeri, €/cent per veicolo/km - base '08)	0,74	0,78	0,82	0,86	0,90	0,87	0,84	0,81	0,78	0,75
Incremento tariffario "teorico" - (% rispetto anno precedente)	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	-3,51%	-3,51%	-3,51%	-3,51%	-3,51%
TOTALE RICAVI DA PEDAGGI "TEORICI"	66.391	69.710	73.195	76.854	80.695	77.862	75.129	72.491	69.946	67.491
Tariffa inizio periodo	0,8066	0,8481	0,8483	0,8483	0,8900	0,8901	0,8902	0,9318	0,9319	0,9735
Incremento senza inflazione	3,653%	-1,481%	-1,492%	3,408%	-1,491%	-1,486%	3,170%	-1,483%	2,965%	-1,488%
Inflazione applicata	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%
INCREMENTO TARIFFARIO CON POSTE FIGURATIVE(compresa inflazione)	5,153%	0,019%	0,008%	4,908%	0,009%	0,014%	4,670%	0,017%	4,465%	0,012%
Tariffa fine periodo	0,8481	0,8483	0,8483	0,8900	0,8901	0,8902	0,9318	0,9319	0,9735	0,9737
TOTALE RICAVI DA PEDAGGI EFFETTIVI	76.128	76.142	76.149	79.886	79.894	79.905	83.637	83.651	87.386	87.397
POSTE FIGURATIVE	-9.737	-6.433	-2.954	-3.033	802	-2.043	-8.508	-11.160	-17.440	-19.906
SALDI FIGURATIVI										
Remunerazione non corrisposta (corrisposta in via anticipata) - inizio periodo	86.949	86.211	88.701	94.928	101.720	113.049	122.707	128.800	128.874	124.772
Remunerazione di competenza	66.391	69.710	73.195	76.854	80.695	77.862	75.129	72.491	69.946	67.491
Capitalizzazione remunerazione non corrisposta periodi precedenti	8.999	8.923	9.181	9.825	10.528	11.701	12.700	13.134	13.338	12.914
(Remunerazione di competenza corrisposta)	-76.128	-76.142	-76.149	-79.886	-79.894	-79.905	-83.637	-83.651	-87.386	-87.397
Remunerazione non corrisposta (corrisposta in via anticipata) - fine periodo	86.211	88.701	94.928	101.720	113.049	122.707	126.900	128.874	124.772	117.780

[illegible]

# TANGENZIALE DI NAPOLI



**PIANO FINANZIARIO 2008-2037 MODELLO RAB**

**IPOTESI:**

ANNI	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Costi operativi (escluso canone di concessione su pedaggi)	33.706	33.716	33.517	32.818	32.966	33.117	32.967	32.968	32.969
Investimenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ipotesi incremento traffico	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Variabile X	-0,08% (0,000)	-0,08%	-0,08%	-0,08%	-0,08%	-0,08% 0,000	-0,08%	-0,08%	-0,08%
Variabile K	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	-0,08%	-0,08%	-0,08%	-0,08%	-0,08%	-0,08%	-0,08%	-0,08%	-0,08%
Totale X + K cumulato	6,28%	6,21%	6,13%	6,06%	5,98%	5,91%	5,83%	5,76%	5,68%

**TASSO DI ATTUALIZZAZIONE**

Tariffa progressiva veicoli leggeri con x - k teorici	0,762	0,773	0,784	0,795	0,808	0,818	0,830	0,841	0,853
Tariffa progressiva veicoli pesanti con x - k teorici	0,937	0,950	0,964	0,978	0,992	1,006	1,020	1,035	1,049
<b>REMUNERAZIONE COMPLESSIVA DA INCREMENTO TARIFFARIO "TEORICO"</b>	<b>68.452</b>	<b>69.428</b>	<b>70.417</b>	<b>71.421</b>	<b>72.438</b>	<b>73.471</b>	<b>74.518</b>	<b>75.579</b>	<b>76.656</b>
Flussi di traffico (veicoli leggeri equivalenti, '000 veicoli/km)	89.762	89.762	89.762	89.762	89.762	89.762	89.762	89.762	89.762
Tariffa di periodo "teorica" (veicoli leggeri, €/cent per veicolo/km - base '08)	0,76	0,77	0,78	0,80	0,81	0,82	0,83	0,84	0,85
Incremento tariffario "teorico" - (% rispetto anno precedente)	1,42%	1,42%	1,42%	1,42%	1,42%	1,42%	1,42%	1,42%	1,42%
<b>TOTALE RICAVI DA PEDAGGI "TEORICI"</b>	<b>68.452</b>	<b>69.428</b>	<b>70.417</b>	<b>71.421</b>	<b>72.438</b>	<b>73.471</b>	<b>74.518</b>	<b>75.579</b>	<b>76.656</b>
<b>Tariffa inizio periodo</b>	<b>0,9737</b>	<b>0,9737</b>	<b>1,0154</b>	<b>1,0156</b>	<b>1,0156</b>	<b>1,0573</b>	<b>1,0574</b>	<b>1,0991</b>	<b>1,0992</b>
Incremento senza inflazione	-1,493%	2,781%	-1,487%	-1,495%	2,604%	-1,491%	2,443%	-1,488%	-1,492%
Inflazione applicata	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%	1,50%
<b>INCREMENTO TARIFFARIO CON POSTE FIGURATIVE(compresa inflazione)</b>	<b>0,007%</b>	<b>4,281%</b>	<b>0,013%</b>	<b>0,005%</b>	<b>4,104%</b>	<b>0,009%</b>	<b>3,943%</b>	<b>0,012%</b>	<b>0,008%</b>
<b>Tariffa fine periodo</b>	<b>0,9737</b>	<b>1,0154</b>	<b>1,0156</b>	<b>1,0156</b>	<b>1,0573</b>	<b>1,0574</b>	<b>1,0991</b>	<b>1,0992</b>	<b>1,0993</b>
<b>TOTALE RICAVI DA PEDAGGI EFFETTIVI</b>	<b>87.403</b>	<b>91.146</b>	<b>91.158</b>	<b>91.163</b>	<b>94.904</b>	<b>94.912</b>	<b>98.654</b>	<b>98.666</b>	<b>98.675</b>
<b>POSTE FIGURATIVE</b>	<b>-18.951</b>	<b>-21.718</b>	<b>-20.741</b>	<b>-19.742</b>	<b>-22.465</b>	<b>-21.441</b>	<b>-24.137</b>	<b>-23.087</b>	<b>-22.018</b>
<b>SALDI FIGURATIVI</b>									
Remunerazione non corrisposta (corrisposta in via anticipata) - inizio periodo	117.780	111.019	100.792	90.483	80.106	65.932	51.315	32.489	12.765
Remunerazione di competenza	68.452	69.428	70.417	71.421	72.438	73.471	74.518	75.579	76.656
Capitalizzazione remunerazione non corrisposta periodi precedenti	12.190	11.490	10.432	9.365	8.291	6.824	5.311	3.363	1.321
(Remunerazione di competenza corrisposta)	-87.403	-91.146	-91.158	-91.163	-94.904	-94.912	-98.654	-98.666	-98.675
<b>Remunerazione non corrisposta (corrisposta in via anticipata) - fine periodo</b>	<b>111.019</b>	<b>100.792</b>	<b>90.483</b>	<b>80.106</b>	<b>65.932</b>	<b>51.315</b>	<b>32.489</b>	<b>12.765</b>	<b>-7.932</b>

**Prospetto riepilogativo con poste figurative, al netto inflazione**[illegible]


		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
CAPITALE INVESTITO NETTO		-->input a X	200.484								
- di cui per Investimenti da Piano di Gara			200.484								
- di cui per Nuovi Investimenti			-								
INVESTIMENTI		--> input a X e K									
Infrastruttura da gara ANAS											
Altri interventi			10.665	17.580	21.810	8.950	7.500	2.070	540	700	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara			10.665	17.580	21.810	8.950	7.500	2.070	540	700	-
- di cui per Investimenti da Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-
Corso Malta			2.362	8.000	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara			2.362	8.000	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Investimenti da Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zona ospedaliera			2.500	2.500	2.500	980	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara			2.500	2.500	2.500	980	-	-	-	-	-
- di cui per Investimenti da Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-
Barriere fonosorbenti			1.000	1.500	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara			1.000	1.500	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Investimenti da Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-
PMV			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Investimenti da Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri espropri e capit pers			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Investimenti da Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-
Collegamento occidentale			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Investimenti da Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regolamentazione idraulica			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Investimenti da Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beni non reversibili materiali			310	300	300	300	300	300	-	-	-
Beni non reversibili immateriali			-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri investimenti			-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale			-	16.837	29.880	24.610	10.230	7.800	2.370	540	700
- di cui per Investimenti da Piano di Gara			-	-	-	-	-	-	-	-	-
TASSO DI INFLAZIONE:											
- reale		PROGRAM	0,0%	0,0%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
- programmata			0,0%	0,0%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
TASSO DI CONGRUA REMUNERAZIONE per Investimenti da Piano di Gara			10,35%								
Tasso al netto effetto fiscale											
Incidenza fiscale											
TASSO DI CONGRUA REMUNERAZIONE per Nuovi Investimenti extra piano di gara			10,35%								
Tasso al netto effetto fiscale											
Incidenza fiscale											
COSTI OPERATIVI			24.877	25.250	25.629	26.013	26.404	26.800	27.202	27.610	28.024
Costi di produzione				1.0150	1.0302	1.0457	1.0614	1.0773	1.0934	1.1098	1.1265
- Costi personale addetto alla riscossione (2.6.1)			17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151
- Costi personale addetto alla sicurezza (2.6.2)			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi personale addetto alla manutenzione (2.6.3)			4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168
- Costi personale addetto a ... (2.6.4)			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi manutenzione e rinnovi (2.7)			8.978	7.649	7.170	6.196	5.052	5.123	5.231	5.007	6.158
- Costi lavori c/terzi (2.8)			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Prestazioni di servizi (2.9)			1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351
- Canoni di concessione NO PEDAGGI (2.10)			102	254	254	254	254	254	254	254	254
- Acquisti di materie e beni di consumo (2.11.1)			826	826	826	826	826	826	826	826	826
- Variazione delle rimanenze (2.11.2)			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altri costi di produzione (2.11.3)			2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469
Costi commerciali			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi personale (2.12)			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Prestazioni di servizi (2.13)			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altri costi commerciali (2.14)			-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi amministrativi e generali			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi personale (2.15)			3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558
- Prestazioni di servizi (2.16)			4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065
- Altri costi amministrativi e generali (2.17)			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi capitalizzati, spese del personale (2.18.1)			-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi capitalizzati, costi materiali (2.18.2)			-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo rinnovi			-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utilizzo (2.19)											
Accantonamento (2.20)											
Altri accantonamenti e svalutazioni (2.21)											
Totale (2.22)			-	42.668	41.491	41.012	40.038	38.894	38.965	39.073	38.849
RICAVI ACCESSORI											
Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali (2.2)			5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082
Altri proventi (2.3)			1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180
Ricavi lavori c/terzi (2.4)			-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale (2.5)			-	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI AMMESSI			-	36.406	35.229	34.750	33.776	32.632	32.703	32.811	32.587
INCIDENZA % CANONI DI CONCESSIONE SU RICAVI DA PEDEGGIO			2,40%								
RICAVI DA PEDAGGIO CONSUNTIVI			51.581								
veicoli chilometri			92.295								
Introito medio			0,558869								
IPOTESI INCREMENTO TRAFFICO			-3,00%	-2,50%	0,00%	0,40%	0,40%	0,40%	0,40%	0,40%	0,40%
TASSO DI ATTUALIZZAZIONE			10,35%								

		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
CAPITALE INVESTITO NETTO		-->input a X									
- di cui per Investimenti da Piano di Gara											
- di cui per Nuovi Investimenti											
INVESTIMENTI		--> input a X e K									
Infrastruttura da gara ANAS											
Altri Interventi		1.320	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara		1.320	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per investimenti da Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Corso Malta		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per investimenti da Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zona ospedaliera		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per investimenti da Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Barriere fosfoassorbenti		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per investimenti da Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PMV		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per investimenti da Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri espropri e capit pers		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per investimenti da Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Collegamento occidentale		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per investimenti da Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reglamentazione idraulica		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per investimenti da Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beni non reversibili materiali		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beni non reversibili immateriali		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-----											
Altri investimenti		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale		1.320	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- di cui per Investimenti da Piano di Gara		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TASSO DI INFLAZIONE:											
- reale		1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
- programmata		1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,6%	1,5%
TASSO DI CONGRUA REMUNERAZIONE per Investimenti da Piano di Gara											
Tasso al netto effetto fiscale											
Incidenza fiscale											
TASSO DI CONGRUA REMUNERAZIONE per Nuovi Investimenti extra piano di gara											
Tasso al netto effetto fiscale											
Incidenza fiscale											
COSTI OPERATIVI		28.444	28.871	29.304	29.743	30.180	30.642	31.102	31.569	32.042	32.523
Costi di produzione		1.1434	1.1605	1.1779	1.1958	1.2136	1.2318	1.2502	1.2690	1.2880	1.3073
- Costi personale addetto alla riscossione	(2.6.1)	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151
- Costi personale addetto alla sicurezza	(2.6.2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi personale addetto alla manutenzione	(2.6.3)	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168
- Costi personale addetto a ...	(2.6.4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi manutenzione e rinnovi	(2.7)	7.051	5.882	5.904	5.505	5.976	6.124	6.605	5.595	7.046	7.547
- Costi lavori c/terzi	(2.8)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Prestazioni di servizi	(2.9)	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351
- Canoni di concessione NO PEDAGGI	(2.10)	254	254	254	254	254	254	254	254	254	254
- Acquisti di materie e beni di consumo	(2.11.1)	826	826	826	826	826	826	826	826	826	826
- Variazione delle rimanenze	(2.11.2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altri costi di produzione	(2.11.3)	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469
Costi commerciali		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi personale	(2.12)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Prestazioni di servizi	(2.13)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altri costi commerciali	(2.14)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi amministrativi e generali		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi personale	(2.15)	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558
- Prestazioni di servizi	(2.16)	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065
- Altri costi amministrativi e generali	(2.17)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi capitalizzati, spese del personale	(2.18.1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi capitalizzati, costi materiali	(2.18.2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo rinnovi		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utilizzo	(2.19)										
Accantonamento	(2.20)										
Altri accantonamenti e svalutazioni	(2.21)										
Totale	(2.22)	40.893	39.724	39.746	39.347	39.818	39.966	40.447	39.437	40.888	41.369
RICAVI ACCESSORI											
Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali	(2.2)	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082
Altri proventi	(2.3)	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180
Ricavi lavori c/terzi	(2.4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	(2.5)	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI AMMESSI		34.631	33.462	33.484	33.085	33.556	33.704	34.185	33.175	34.626	35.127
INCIDENZA % CANONI DI CONCESSIONE SU RICAVI DA PEDEGGIO											
RICAVI DA PEDAGGIO CONSUNTIVI veicoli chilometri Introito medio											
IPOTESI INCREMENTO TRAFFICO		0,40%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
TASSO DI ATTUALIZZAZIONE											

			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
CAPITALE INVESTITO NETTO - di cui per Investimenti da Piano di Gara - di cui per Nuovi Investimenti			-->input a X									
INVESTIMENTI Infrastruttura da gara ANAS Altri interventi - di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara - di cui per Investimenti da Piano di Gara Corso Malta - di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara - di cui per Investimenti da Piano di Gara Zona ospedaliera - di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara - di cui per Investimenti da Piano di Gara Barriere fonoassorbenti - di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara - di cui per Investimenti da Piano di Gara PMV - di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara - di cui per Investimenti da Piano di Gara Altri espropri e capli pers - di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara - di cui per Investimenti da Piano di Gara Collegamento occidentale - di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara - di cui per Investimenti da Piano di Gara Regolamentazione Idraulica - di cui per Nuovi Investimenti extra Piano di Gara - di cui per Investimenti da Piano di Gara Beni non reversibili materiali Beni non reversibili immateriali ----- Altri investimenti Totale - di cui per Investimenti da Piano di Gara			--> input a X e K									
TASSO DI INFLAZIONE: - reale - programmata			1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
TASSO DI CONGRUA REMUNERAZIONE per Investimenti da Piano di Gara Tasso al netto effetto fiscale Incidenza fiscale												
TASSO DI CONGRUA REMUNERAZIONE per Nuovi Investimenti extra piano di gara Tasso al netto effetto fiscale Incidenza fiscale												
COSTI OPERATIVI			33.011	33.506	34.008	34.518	35.036	35.562	36.095	36.637	37.186	37.744
Costi di produzione			1.3270	1.3469	1.3671	1.3876	1.4084	1.4295	1.4509	1.4727	1.4948	1.5172
- Costi personale addetto alla riscossione	(2.6.1)		17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151	17.151
- Costi personale addetto alla sicurezza	(2.6.2)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi personale addetto alla manutenzione	(2.6.3)		4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168
- Costi personale addetto a ...	(2.6.4)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi manutenzione e rinnovi	(2.7)		6.725	6.126	6.136	5.937	5.238	5.386	5.537	5.387	5.388	5.389
- Costi lavori cterzi	(2.8)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Prestazioni di servizi	(2.9)		1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351	1.351
- Canoni di concessione NO PEDAGGI	(2.10)		254	254	254	254	254	254	254	254	254	254
- Acquisti di materie e beni di consumo	(2.11.1)		826	826	826	826	826	826	826	826	826	826
- Variazione delle rimanenze	(2.11.2)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altri costi di produzione	(2.11.3)		2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469	2.469
Costi commerciali			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi personale	(2.12)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Prestazioni di servizi	(2.13)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altri costi commerciali	(2.14)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi amministrativi e generali			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi personale	(2.15)		3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558
- Prestazioni di servizi	(2.16)		4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065	4.065
- Altri costi amministrativi e generali	(2.17)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi capitalizzati, spese del personale	(2.18.1)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Costi capitalizzati, costi materiali	(2.18.2)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo rischi			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utilizzo	(2.19)											
Accantonamento	(2.20)											
Altri accantonamenti e svalutazioni	(2.21)											
Totale	(2.22)		40.567	39.968	39.978	39.779	39.080	39.228	39.379	39.229	39.230	39.231
RICAVI ACCESSORI												
Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali	(2.2)		5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082	5.082
Altri proventi	(2.3)		1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180
Ricavi lavori cterzi	(2.4)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	(2.5)		6.262	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262	6.262
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI AMMESSI			34.305	33.706	33.716	33.517	32.818	32.966	33.117	32.967	32.968	32.969
INCIDENZA % CANONI DI CONCESSIONE SU RICAVI DA PEDEGGIO												


TRANSITI PAGANTI		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
CLASSI		dato base	-1,39%	-3,00%	-2,50%	0,00%	0,40%	0,40%	0,40%	0,40%	0,40%
2		93.289.788	91.993.109	89.233.315	87.002.482	87.002.482	87.350.492	87.699.894	88.050.694	88.402.897	88.756.508
3		146.104	144.074	139.752	136.258	136.258	136.803	137.350	137.899	138.451	139.005
4		60.981	60.133	58.329	56.871	56.871	57.099	57.327	57.556	57.787	58.018
5		24.768	24.423	23.691	23.098	23.098	23.191	23.283	23.377	23.470	23.564
6		24.768	24.423	23.691	23.098	23.098	23.191	23.283	23.377	23.470	23.564
7		24.768	24.423	23.691	23.098	23.098	23.191	23.283	23.377	23.470	23.564
8		24.768	24.423	23.691	23.098	23.098	23.191	23.283	23.377	23.470	23.564
TOTALE		93.595.944	92.295.009	89.526.159	87.288.005	87.288.005	87.637.157	87.987.705	88.339.656	88.693.015	89.047.787

TARIFFA		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2		0,70	0,70	0,75	0,80	0,85	0,90	0,95	0,95	1,00	1,00
3		1,10	1,10	1,20	1,25	1,35	1,40	1,45	1,50	1,50	1,55
4		1,45	1,45	1,55	1,65	1,75	1,85	1,90	1,95	2,00	2,00
5		1,80	1,80	1,95	2,05	2,15	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50
6		2,10	2,15	2,30	2,40	2,60	2,75	2,85	2,85	2,95	3,00
7		2,45	2,50	2,65	2,80	3,00	3,20	3,30	3,35	3,40	3,45
8		2,80	2,85	3,05	3,20	3,40	3,60	3,75	3,80	3,85	3,95

RICAVI DA PEDAGGIO		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2		65.116.727	64.211.638	66.223.358	69.601.986	73.952.110	78.615.443	83.314.900	83.648.159	88.402.897	88.756.508
3		160.424	158.194	165.944	170.322	183.948	191.524	199.157	206.849	207.676	215.457
4		88.423	87.194	89.463	93.838	99.525	105.633	108.922	112.235	115.573	116.036
5		44.631	44.011	45.712	47.352	49.661	53.339	54.716	56.104	57.502	58.910
6		52.111	52.608	53.917	55.436	60.056	63.774	66.358	66.623	69.237	70.692
7		60.582	60.961	62.122	64.675	69.295	74.210	76.836	78.312	79.798	81.296
8		69.300	69.558	71.499	73.915	78.534	83.487	87.313	88.831	90.360	93.078
TOTALE		65.592.198	64.684.164	66.712.015	70.107.523	74.493.129	79.187.410	83.908.201	84.257.113	89.023.043	89.391.977
netto IVA		54.660.165	53.903.470	55.593.345	58.422.936	62.077.607	65.989.508	69.923.501	70.214.261	74.185.870	74.493.314

SOVRAPPREZZO ANAS (netto Iva)		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2		1.865.796	2.299.828	2.676.999	2.610.074	2.610.074	2.620.515	2.630.997	2.641.521	2.652.087	2.662.695
3		8.766	10.806	12.578	12.263	12.263	12.312	12.361	12.411	12.461	12.510
4		3.659	4.510	5.250	5.118	5.118	5.139	5.159	5.180	5.201	5.222
5		1.486	1.832	2.132	2.079	2.079	2.087	2.096	2.104	2.112	2.121
6		1.486	1.832	2.132	2.079	2.079	2.087	2.096	2.104	2.112	2.121
7		1.486	1.832	2.132	2.079	2.079	2.087	2.096	2.104	2.112	2.121
8		1.486	1.832	2.132	2.079	2.079	2.087	2.096	2.104	2.112	2.121
TOTALE		1.884.165	2.322.470	2.703.355	2.635.771	2.635.771	2.646.315	2.656.900	2.667.527	2.678.198	2.688.910

RICAVI NETTI	52.776.000	51.581.000	52.889.990	55.787.164	59.441.836	63.343.193	67.266.601	67.546.734	71.507.672	71.804.404
		52.308.055	54.525.763	57.217.605	59.441.836	63.090.830	66.998.607	67.277.623	71.222.781	71.518.330
		0,991	1,057	1,082	1,066	1,061	1,058	1,000	1,054	1,000





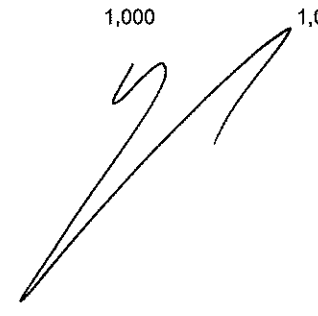


TRANSITI PAGANTI		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
CLASSI		0,40%	0,40%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2		89.111.534	89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980
3		139.561	140.119	140.119	140.119	140.119	140.119	140.119	140.119	140.119	140.119
4		58.250	58.483	58.483	58.483	58.483	58.483	58.483	58.483	58.483	58.483
5		23.658	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753
6		23.658	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753
7		23.658	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753
8		23.658	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753
TOTALE		89.403.978	89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594

TARIFFA											
2		1,00	1,00	1,05	1,05	1,05	1,10	1,10	1,10	1,15	1,15
3		1,55	1,60	1,60	1,65	1,65	1,70	1,70	1,75	1,75	1,80
4		2,05	2,10	2,10	2,15	2,20	2,20	2,25	2,30	2,30	2,35
5		2,55	2,60	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,80	2,85	2,90
6		3,05	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45
7		3,50	3,55	3,60	3,70	3,75	3,80	3,85	3,90	3,95	4,05
8		4,00	4,05	4,10	4,20	4,25	4,30	4,40	4,45	4,50	4,60

RICAVI DA PEDAGGIO		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
2		89.111.534	89.467.980	93.941.379	93.941.379	93.941.379	98.414.778	98.414.778	98.414.778	102.888.177	102.888.177
3		216.319	224.190	224.190	231.196	231.196	238.202	238.202	245.208	245.208	252.214
4		119.412	122.814	122.814	125.738	128.662	128.662	131.586	134.511	134.511	137.435
5		60.329	61.758	61.758	62.945	64.133	65.320	66.508	66.508	67.696	68.883
6		72.158	72.446	73.634	74.822	76.009	77.197	78.385	79.572	80.760	81.947
7		82.804	84.323	85.510	87.886	89.073	90.261	91.449	92.636	93.824	96.199
8		94.633	96.199	97.387	99.762	100.950	102.137	104.513	105.700	106.888	109.263
TOTALE		89.757.189	90.129.711	94.606.673	94.623.729	94.631.403	99.116.559	99.125.421	99.138.914	103.617.064	103.634.120
netto IVA		74.797.657	75.108.092	78.838.894	78.853.107	78.859.503	82.597.132	82.604.518	82.615.762	86.347.553	86.361.767

SOVRAPPREZZO ANAS (netto iva)											
2		2.673.346	2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039
3		12.560	12.611	12.611	12.611	12.611	12.611	12.611	12.611	12.611	12.611
4		5.242	5.263	5.263	5.263	5.263	5.263	5.263	5.263	5.263	5.263
5		2.129	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138
6		2.129	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138
7		2.129	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138
8		2.129	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138
TOTALE		2.699.666	2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465

RICAVI NETTI		72.097.991	72.397.628	76.128.429	76.142.643	76.149.038	79.886.668	79.894.053	79.905.297	83.637.089	83.651.302
		71.810.748	72.109.191	76.128.429	76.142.643	76.149.038	79.886.668	79.894.053	79.905.297	83.637.089	83.651.302
		1,000	1,000	1,052	1,000	1,000	1,049	1,000	1,000	1,047	1,000

TRANSITI PAGANTI		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
CLASSI		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2		89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980	89.467.980
3		140.119	140.119	140.119	140.119	140.119	140.119	140.119	140.119	140.119	140.119	140.119
4		58.483	58.483	58.483	58.483	58.483	58.483	58.483	58.483	58.483	58.483	58.483
5		23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753
6		23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753
7		23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753
8		23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753	23.753
TOTALE		89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594	89.761.594

TARIFFA		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
2		1,20	1,20	1,20	1,25	1,25	1,25	1,30	1,30	1,35	1,35	1,35
3		1,80	1,85	1,85	1,90	1,95	1,95	2,00	2,00	2,05	2,10	2,10
4		2,40	2,40	2,45	2,50	2,55	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80
5		2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45
6		3,55	3,60	3,65	3,70	3,75	3,80	3,85	3,95	4,00	4,05	4,10
7		4,10	4,15	4,20	4,30	4,35	4,40	4,50	4,55	4,65	4,70	4,80
8		4,65	4,75	4,80	4,90	4,95	5,05	5,10	5,20	5,30	5,35	5,45

RICAVI DA PEDAGGIO		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
2		107.361.576	107.361.576	107.361.576	111.834.975	111.834.975	111.834.975	116.308.375	116.308.375	120.781.774	120.781.774	120.781.774
3		252.214	259.220	259.220	266.226	273.232	273.232	280.238	280.238	287.244	294.250	294.250
4		140.359	140.359	143.283	146.207	149.131	149.131	152.055	154.980	157.904	160.828	163.752
5		70.071	71.259	72.446	73.634	74.822	76.009	77.197	78.385	79.572	80.760	81.947
6		84.323	85.510	86.698	87.886	89.073	90.261	91.449	93.824	95.012	96.199	97.387
7		97.387	98.575	99.762	102.137	103.325	104.513	106.888	108.076	110.451	111.639	114.014
8		110.451	112.826	114.014	116.389	117.577	119.952	121.140	123.515	125.890	127.078	129.453
TOTALE		108.116.381	108.129.325	108.137.000	112.627.455	112.642.136	112.648.074	117.137.341	117.147.391	121.637.846	121.652.527	121.662.577
netto IVA		90.096.984	90.107.771	90.114.167	93.856.213	93.868.446	93.873.395	97.614.451	97.622.826	101.364.872	101.377.106	101.385.481

SOVRAPPREZZO ANAS (netto iva)		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
2		2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039	2.684.039
3		12.611	12.611	12.611	12.611	12.611	12.611	12.611	12.611	12.611	12.611	12.611
4		5.263	5.263	5.263	5.263	5.263	5.263	5.263	5.263	5.263	5.263	5.263
5		2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138
6		2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138
7		2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138
8		2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138	2.138
TOTALE		2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465	2.710.465

RICAVI NETTI		87.386.520	87.397.307	87.403.702	91.145.748	91.157.982	91.162.930	94.903.987	94.912.362	98.654.407	98.666.641	98.675.016
		87.386.520	87.397.307	87.403.702	91.145.748	91.157.982	91.162.930	94.903.987	94.912.362	98.654.407	98.666.641	98.675.016
		1,045	1,000	1,000	1,043	1,000	1,000	1,041	1,000	1,039	1,000	1,000

SIMULAZIONE INCREMENTO TARIFFARIO CON ARR. TARIFFA


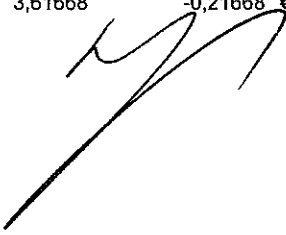
Anno 2008												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 0,57000	€ 0,025	€ 0,59500	0,11900	€ 0,71400	-0,01600	€ 0,70	€ 0,70	0,00	Anno 2008		0,00%
3	€ 0,85501	€ 0,075	€ 0,93001	0,18600	€ 1,11601	-0,01800	€ 1,10	€ 1,10	0,00	tasso di inflazione programmato	0,00%	
4	€ 1,14001	€ 0,075	€ 1,21501	0,24300	€ 1,45801	-0,00800	€ 1,45	€ 1,45	0,00	valore della "X" figurativa	0,00%	
5	€ 1,42501	€ 0,075	€ 1,50001	0,30000	€ 1,80001	0,00200	€ 1,80	€ 1,80	0,00	valore della "K" teorica		
6	€ 1,71001	€ 0,075	€ 1,78501	0,35700	€ 2,14201	-0,03800	€ 2,10	€ 2,15	-0,05			
7	€ 1,99501	€ 0,075	€ 2,07001	0,41400	€ 2,48402	-0,03800	€ 2,45	€ 2,50	-0,05			
8	€ 2,28002	€ 0,075	€ 2,35502	0,47100	€ 2,82602	-0,02800	€ 2,80	€ 2,85	-0,05			

Anno 2009												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 0,60780	€ 0,030	€ 0,63780	0,12756	€ 0,76535	-0,06735	€ 0,70	€ 0,75	-0,05	7% Anno 2009		6,63%
3	€ 0,91169	€ 0,090	€ 1,00169	0,20034	€ 1,20203	-0,10402	€ 1,10	€ 1,20	-0,10	9% tasso di inflazione programmato	0,00%	
4	€ 1,21559	€ 0,090	€ 1,30559	0,26112	€ 1,56671	-0,11670	€ 1,45	€ 1,55	-0,10	7% valore della tariffa richiesta	6,63%	
5	€ 1,51949	€ 0,090	€ 1,60949	0,32190	€ 1,93139	-0,12937	€ 1,80	€ 1,95	-0,15	8% rettifica per periodo parziale	98,95%	
6	€ 1,82339	€ 0,090	€ 1,91339	0,38268	€ 2,29606	-0,14205	€ 2,15	€ 2,30	-0,15	7% valore della "K" teorica		
7	€ 2,12728	€ 0,090	€ 2,21728	0,44346	€ 2,66074	-0,16472	€ 2,50	€ 2,65	-0,15	6%		
8	€ 2,43118	€ 0,090	€ 2,52118	0,50424	€ 3,02542	-0,17740	€ 2,85	€ 3,05	-0,20	7%		

Anno 2010												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 0,63954	€ 0,030	€ 0,66954	0,13391	€ 0,80345	-0,05345	€ 0,75	€ 0,80	-0,05	7% Anno 2010		5,22%
3	€ 0,95932	€ 0,090	€ 1,04932	0,20986	€ 1,25918	-0,05918	€ 1,20	€ 1,25	-0,05	4% tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 1,27909	€ 0,090	€ 1,36909	0,27382	€ 1,64291	-0,09291	€ 1,55	€ 1,65	-0,10	6% valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 1,59886	€ 0,090	€ 1,68886	0,33777	€ 2,02663	-0,07663	€ 1,95	€ 2,05	-0,10	5% valore della "K" teorica	3,63%	
6	€ 1,91863	€ 0,090	€ 2,00863	0,40173	€ 2,41036	-0,11036	€ 2,30	€ 2,40	-0,10	4%		
7	€ 2,23841	€ 0,090	€ 2,32841	0,46568	€ 2,79409	-0,14409	€ 2,65	€ 2,80	-0,15	6%		
8	€ 2,55818	€ 0,090	€ 2,64818	0,52964	€ 3,17782	-0,12782	€ 3,05	€ 3,20	-0,15	5%		

Anno 2011												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 0,68843	€ 0,030	€ 0,71843	0,14369	€ 0,86212	-0,06212	€ 0,80	€ 0,85	-0,05	6% Anno 2011		7,64%
3	€ 1,03264	€ 0,090	€ 1,12264	0,22453	€ 1,34717	-0,09717	€ 1,25	€ 1,35	-0,10	8% tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 1,37686	€ 0,090	€ 1,46686	0,29337	€ 1,76023	-0,11023	€ 1,65	€ 1,75	-0,10	6% valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 1,72107	€ 0,090	€ 1,81107	0,36221	€ 2,17329	-0,12329	€ 2,05	€ 2,15	-0,10	5% valore della "K" teorica	6,05%	
6	€ 2,06529	€ 0,090	€ 2,15529	0,43106	€ 2,58635	-0,18635	€ 2,40	€ 2,60	-0,20	8%		
7	€ 2,40950	€ 0,090	€ 2,49950	0,49990	€ 2,99940	-0,19940	€ 2,80	€ 3,00	-0,20	7%		
8	€ 2,75372	€ 0,090	€ 2,84372	0,56874	€ 3,41246	-0,21246	€ 3,20	€ 3,40	-0,20	6%		

Anno 2012												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 0,73098	€ 0,030	€ 0,76098	0,15220	€ 0,91317	-0,06317	€ 0,85	€ 0,90	-0,05	6% Anno 2012		6,18%
3	€ 1,09646	€ 0,090	€ 1,18646	0,23729	€ 1,42376	-0,07376	€ 1,35	€ 1,40	-0,05	4% tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 1,46195	€ 0,090	€ 1,55195	0,31039	€ 1,86234	-0,11234	€ 1,75	€ 1,85	-0,10	6% valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 1,82744	€ 0,090	€ 1,91744	0,38349	€ 2,30093	-0,15093	€ 2,15	€ 2,30	-0,15	7% valore della "K" teorica	4,59%	
6	€ 2,19293	€ 0,090	€ 2,28293	0,45659	€ 2,73951	-0,13951	€ 2,60	€ 2,75	-0,15	6%		
7	€ 2,55841	€ 0,090	€ 2,64841	0,52968	€ 3,17810	-0,17810	€ 3,00	€ 3,20	-0,20	7%		
8	€ 2,92390	€ 0,090	€ 3,01390	0,60278	€ 3,61668	-0,21668	€ 3,40	€ 3,60	-0,20	6%		



## SIMULAZIONE INCREMENTO TARIFFARIO CON ARR. TARIFFA

Anno 2013												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 0,75565	€ 0,030	€ 0,78565	0,15713	€ 0,94278	-0,04278	€ 0,90	€ 0,95	-0,05	6% Anno 2013		3,38%
3	€ 1,13348	€ 0,090	€ 1,22348	0,24470	€ 1,46817	-0,06817	€ 1,40	€ 1,45	-0,05	4% tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 1,51130	€ 0,090	€ 1,60130	0,32026	€ 1,92156	-0,07156	€ 1,85	€ 1,90	-0,05	3% valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 1,88913	€ 0,090	€ 1,97913	0,39583	€ 2,37495	-0,07495	€ 2,30	€ 2,35	-0,05	2% valore della "K" teorica	1,78%	
6	€ 2,26695	€ 0,090	€ 2,35695	0,47139	€ 2,82834	-0,07834	€ 2,75	€ 2,85	-0,10	4%		
7	€ 2,64478	€ 0,090	€ 2,73478	0,54696	€ 3,28173	-0,08173	€ 3,20	€ 3,30	-0,10	3%		
8	€ 3,02260	€ 0,090	€ 3,11260	0,62252	€ 3,73512	-0,13512	€ 3,60	€ 3,75	-0,15	4%		
Anno 2014												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 0,76770	€ 0,030	€ 0,79770	0,15954	€ 0,95724	-0,00724	€ 0,95	€ 0,95	0,00	0% Anno 2014		1,59%
3	€ 1,15155	€ 0,090	€ 1,24155	0,24831	€ 1,48986	-0,03986	€ 1,45	€ 1,50	-0,05	3% tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 1,53540	€ 0,090	€ 1,62540	0,32508	€ 1,95048	-0,05048	€ 1,90	€ 1,95	-0,05	3% valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 1,91925	€ 0,090	€ 2,00925	0,40185	€ 2,41110	-0,06110	€ 2,35	€ 2,40	-0,05	2% valore della "K" teorica	0,00%	
6	€ 2,30310	€ 0,090	€ 2,39310	0,47862	€ 2,87172	-0,02172	€ 2,85	€ 2,85	0,00	0%		
7	€ 2,68695	€ 0,090	€ 2,77695	0,55539	€ 3,33234	-0,03234	€ 3,30	€ 3,35	-0,05	2%		
8	€ 3,07080	€ 0,090	€ 3,16080	0,63216	€ 3,79296	-0,04296	€ 3,75	€ 3,80	-0,05	1%		
Anno 2015												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 0,78324	€ 0,030	€ 0,81324	0,16265	€ 0,97589	-0,02589	€ 0,95	€ 1,00	-0,05	5% Anno 2015		2,02%
3	€ 1,17486	€ 0,090	€ 1,26486	0,25297	€ 1,51783	-0,01783	€ 1,50	€ 1,50	0,00	0% tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 1,56648	€ 0,090	€ 1,65648	0,33130	€ 1,98777	-0,03777	€ 1,95	€ 2,00	-0,05	3% valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 1,95810	€ 0,090	€ 2,04810	0,40962	€ 2,45771	-0,05771	€ 2,40	€ 2,45	-0,05	2% valore della "K" teorica	0,43%	
6	€ 2,34971	€ 0,090	€ 2,43971	0,48794	€ 2,92766	-0,07766	€ 2,85	€ 2,95	-0,10	4%		
7	€ 2,74133	€ 0,090	€ 2,83133	0,56627	€ 3,39760	-0,04760	€ 3,35	€ 3,40	-0,05	1%		
8	€ 3,13295	€ 0,090	€ 3,22295	0,64459	€ 3,86754	-0,06754	€ 3,80	€ 3,85	-0,05	1%		
Anno 2016												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 0,79653	€ 0,030	€ 0,82653	0,16531	€ 0,99184	0,00816	€ 1,00	€ 1,00	0,00	0% Anno 2016		1,70%
3	€ 1,19480	€ 0,090	€ 1,28480	0,25696	€ 1,54176	-0,04176	€ 1,50	€ 1,55	-0,05	3% tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 1,59307	€ 0,090	€ 1,68307	0,33661	€ 2,01968	-0,01968	€ 2,00	€ 2,00	0,00	0% valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 1,99134	€ 0,090	€ 2,08134	0,41627	€ 2,49760	-0,04760	€ 2,45	€ 2,50	-0,05	2% valore della "K" teorica	0,10%	
6	€ 2,38960	€ 0,090	€ 2,47960	0,49592	€ 2,97552	-0,02552	€ 2,95	€ 3,00	-0,05	2%		
7	€ 2,78787	€ 0,090	€ 2,87787	0,57557	€ 3,45344	-0,05344	€ 3,40	€ 3,45	-0,05	1%		
8	€ 3,18614	€ 0,090	€ 3,27614	0,65523	€ 3,93136	-0,08136	€ 3,85	€ 3,95	-0,10	3%		
Anno 2017												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 0,81036	€ 0,030	€ 0,84036	0,16807	€ 1,00843	-0,00843	€ 1,00	€ 1,00	0,00	0% Anno 2017		1,74%
3	€ 1,21554	€ 0,090	€ 1,30554	0,26111	€ 1,56665	-0,01665	€ 1,55	€ 1,55	0,00	0% tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 1,62072	€ 0,090	€ 1,71072	0,34214	€ 2,05287	-0,05287	€ 2,00	€ 2,05	-0,05	3% valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 2,02590	€ 0,090	€ 2,11590	0,42318	€ 2,53908	-0,03908	€ 2,50	€ 2,55	-0,05	2% valore della "K" teorica	0,14%	
6	€ 2,43108	€ 0,090	€ 2,52108	0,50422	€ 3,02530	-0,02530	€ 3,00	€ 3,05	-0,05	2%		
7	€ 2,83626	€ 0,090	€ 2,92626	0,58525	€ 3,51152	-0,06152	€ 3,45	€ 3,50	-0,05	1%		
8	€ 3,24144	€ 0,090	€ 3,33144	0,66629	€ 3,99773	-0,04773	€ 3,95	€ 4,00	-0,05	1%		
Anno 2018												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 0,82328	€ 0,030	€ 0,85328	0,17066	€ 1,02394	-0,02394	€ 1,00	€ 1,00	0,00	Anno 2018		1,59%
3	€ 1,23492	€ 0,090	€ 1,32492	0,26498	€ 1,58991	-0,03991	€ 1,55	€ 1,60	-0,05	tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 1,64656	€ 0,090	€ 1,73656	0,34731	€ 2,08388	-0,03388	€ 2,05	€ 2,10	-0,05	valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 2,05820	€ 0,090	€ 2,14820	0,42964	€ 2,57785	-0,02785	€ 2,55	€ 2,60	-0,05	valore della "K" teorica	0,00%	
6	€ 2,46985	€ 0,090	€ 2,55985	0,51197	€ 3,07181	-0,02181	€ 3,05	€ 3,05	0,00			
7	€ 2,88149	€ 0,090	€ 2,97149	0,59430	€ 3,56578	-0,06578	€ 3,50	€ 3,55	-0,05			
8	€ 3,29313	€ 0,090	€ 3,38313	0,67663	€ 4,05975	-0,05975	€ 4,00	€ 4,05	-0,05			

## SIMULAZIONE INCREMENTO TARIFFARIO CON ARR. TARIFFA

Anno 2019											
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento		
2	€ 0,83641	€ 0,030	€ 0,86641	0,17328	€ 1,03969	-0,03969	€ 1,00	€ 1,05	-0,05	Anno 2019	1,59%
3	€ 1,25461	€ 0,090	€ 1,34461	0,26892	€ 1,61354	-0,01354	€ 1,60	€ 1,60	0,00	tasso di inflazione programmato	1,50%
4	€ 1,67282	€ 0,090	€ 1,76282	0,35256	€ 2,11538	-0,01538	€ 2,10	€ 2,10	0,00	valore della "X" figurativa	0,09%
5	€ 2,09102	€ 0,090	€ 2,18102	0,43620	€ 2,61723	-0,01723	€ 2,60	€ 2,60	0,00	valore della "K" teorica	0,00%
6	€ 2,50923	€ 0,090	€ 2,59923	0,51985	€ 3,11907	-0,06907	€ 3,05	€ 3,10	-0,05		
7	€ 2,92743	€ 0,090	€ 3,01743	0,60349	€ 3,62092	-0,07092	€ 3,55	€ 3,60	-0,05		
8	€ 3,34564	€ 0,090	€ 3,43564	0,68713	€ 4,12276	-0,07276	€ 4,05	€ 4,10	-0,05		
Anno 2020											
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento		
2	€ 0,84975	€ 0,030	€ 0,87975	0,17595	€ 1,05569	-0,00569	€ 1,05	€ 1,05	0,00	Anno 2020	1,59%
3	€ 1,27462	€ 0,090	€ 1,36462	0,27292	€ 1,63754	-0,03754	€ 1,60	€ 1,65	-0,05	tasso di inflazione programmato	1,50%
4	€ 1,69949	€ 0,090	€ 1,78949	0,35790	€ 2,14739	-0,04739	€ 2,10	€ 2,15	-0,05	valore della "X" figurativa	0,09%
5	€ 2,12436	€ 0,090	€ 2,21436	0,44287	€ 2,65724	-0,05724	€ 2,60	€ 2,65	-0,05	valore della "K" teorica	0,00%
6	€ 2,54924	€ 0,090	€ 2,63924	0,52785	€ 3,16708	-0,06708	€ 3,10	€ 3,15	-0,05		
7	€ 2,97411	€ 0,090	€ 3,06411	0,61282	€ 3,67693	-0,07693	€ 3,60	€ 3,70	-0,10		
8	€ 3,39898	€ 0,090	€ 3,48898	0,69780	€ 4,18678	-0,08678	€ 4,10	€ 4,20	-0,10		
Anno 2021											
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento		
2	€ 0,86329	€ 0,030	€ 0,89329	0,17866	€ 1,07195	-0,02195	€ 1,05	€ 1,05	0,00	Anno 2021	1,59%
3	€ 1,29494	€ 0,090	€ 1,38494	0,27699	€ 1,66193	-0,01193	€ 1,65	€ 1,65	0,00	tasso di inflazione programmato	1,50%
4	€ 1,72659	€ 0,090	€ 1,81659	0,36332	€ 2,17991	-0,02991	€ 2,15	€ 2,20	-0,05	valore della "X" figurativa	0,09%
5	€ 2,15824	€ 0,090	€ 2,24824	0,44965	€ 2,69788	-0,04788	€ 2,65	€ 2,70	-0,05	valore della "K" teorica	0,00%
6	€ 2,58988	€ 0,090	€ 2,67988	0,53598	€ 3,21586	-0,06586	€ 3,15	€ 3,20	-0,05		
7	€ 3,02153	€ 0,090	€ 3,11153	0,62231	€ 3,73384	-0,03384	€ 3,70	€ 3,75	-0,05		
8	€ 3,45318	€ 0,090	€ 3,54318	0,70864	€ 4,25181	-0,05181	€ 4,20	€ 4,25	-0,05		
Anno 2022											
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento		
2	€ 0,87706	€ 0,030	€ 0,90706	0,18141	€ 1,08847	-0,03847	€ 1,05	€ 1,10	-0,05	Anno 2022	1,59%
3	€ 1,31559	€ 0,090	€ 1,40559	0,28112	€ 1,68671	-0,03671	€ 1,65	€ 1,70	-0,05	tasso di inflazione programmato	1,50%
4	€ 1,75412	€ 0,090	€ 1,84412	0,36882	€ 2,21294	-0,01294	€ 2,20	€ 2,20	0,00	valore della "X" figurativa	0,09%
5	€ 2,19265	€ 0,090	€ 2,28265	0,45653	€ 2,73918	-0,03918	€ 2,70	€ 2,75	-0,05	valore della "K" teorica	0,00%
6	€ 2,63118	€ 0,090	€ 2,72118	0,54424	€ 3,26542	-0,06542	€ 3,20	€ 3,25	-0,05		
7	€ 3,06971	€ 0,090	€ 3,15971	0,63194	€ 3,79165	-0,04165	€ 3,75	€ 3,80	-0,05		
8	€ 3,50824	€ 0,090	€ 3,59824	0,71965	€ 4,31789	-0,06789	€ 4,25	€ 4,30	-0,05		
Anno 2023											
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento		
2	€ 0,89104	€ 0,030	€ 0,92104	0,18421	€ 1,10525	-0,00525	€ 1,10	€ 1,10	0,00	Anno 2023	1,59%
3	€ 1,33657	€ 0,090	€ 1,42657	0,28531	€ 1,71188	-0,01188	€ 1,70	€ 1,70	0,00	tasso di inflazione programmato	1,50%
4	€ 1,78209	€ 0,090	€ 1,87209	0,37442	€ 2,24651	-0,04651	€ 2,20	€ 2,25	-0,05	valore della "X" figurativa	0,09%
5	€ 2,22761	€ 0,090	€ 2,31761	0,46352	€ 2,78113	-0,03113	€ 2,75	€ 2,80	-0,05	valore della "K" teorica	0,00%
6	€ 2,67313	€ 0,090	€ 2,76313	0,55263	€ 3,31576	-0,06576	€ 3,25	€ 3,30	-0,05		
7	€ 3,11866	€ 0,090	€ 3,20866	0,64173	€ 3,85039	-0,05039	€ 3,80	€ 3,85	-0,05		
8	€ 3,56418	€ 0,090	€ 3,65418	0,73084	€ 4,38501	-0,08501	€ 4,30	€ 4,40	-0,10		
Anno 2024											
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento		
2	€ 0,90525	€ 0,030	€ 0,93525	0,18705	€ 1,12230	-0,02230	€ 1,10	€ 1,10	0,00	Anno 2024	1,59%
3	€ 1,35788	€ 0,090	€ 1,44788	0,28958	€ 1,73745	-0,03745	€ 1,70	€ 1,75	-0,05	tasso di inflazione programmato	1,50%
4	€ 1,81050	€ 0,090	€ 1,90050	0,38010	€ 2,28060	-0,03060	€ 2,25	€ 2,30	-0,05	valore della "X" figurativa	0,09%
5	€ 2,26313	€ 0,090	€ 2,35313	0,47063	€ 2,82376	-0,02376	€ 2,80	€ 2,80	0,00	valore della "K" teorica	0,00%
6	€ 2,71576	€ 0,090	€ 2,80576	0,56115	€ 3,36691	-0,06691	€ 3,30	€ 3,35	-0,05		
7	€ 3,16838	€ 0,090	€ 3,25838	0,65168	€ 3,91006	-0,06006	€ 3,85	€ 3,90	-0,05		
8	€ 3,62101	€ 0,090	€ 3,71101	0,74220	€ 4,45321	-0,05321	€ 4,40	€ 4,45	-0,05		

SIMULAZIONE INCREMENTO TARIFFARIO CON ARR. TARIFFA

Anno 2025

ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento
2	€ 0,91969	€ 0,030	€ 0,94969	0,18994	€ 1,13962	-0,03962	€ 1,10	€ 1,15	-0,05
3	€ 1,37953	€ 0,090	€ 1,46953	0,29391	€ 1,76344	-0,01344	€ 1,75	€ 1,75	0,00
4	€ 1,83937	€ 0,090	€ 1,92937	0,38587	€ 2,31525	-0,01525	€ 2,30	€ 2,30	0,00
5	€ 2,29922	€ 0,090	€ 2,38922	0,47784	€ 2,86706	-0,06706	€ 2,80	€ 2,85	-0,05
6	€ 2,75906	€ 0,090	€ 2,84906	0,56981	€ 3,41887	-0,06887	€ 3,35	€ 3,40	-0,05
7	€ 3,21890	€ 0,090	€ 3,30890	0,66178	€ 3,97068	-0,07068	€ 3,90	€ 3,95	-0,05
8	€ 3,67874	€ 0,090	€ 3,76874	0,75375	€ 4,52249	-0,07249	€ 4,45	€ 4,50	-0,05

Anno 2025  
tasso di inflazione programmato 1,59%  
valore della "X" figurativa 1,50%  
valore della "K" teorica 0,09%  
valore della "K" teorica 0,00%

Anno 2026

ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento
2	€ 0,93435	€ 0,030	€ 0,96435	0,19287	€ 1,15722	-0,00722	€ 1,15	€ 1,15	0,00
3	€ 1,40153	€ 0,090	€ 1,49153	0,29831	€ 1,78983	-0,03983	€ 1,75	€ 1,80	-0,05
4	€ 1,86870	€ 0,090	€ 1,95870	0,39174	€ 2,35044	-0,05044	€ 2,30	€ 2,35	-0,05
5	€ 2,33588	€ 0,090	€ 2,42588	0,48518	€ 2,91105	-0,06105	€ 2,85	€ 2,90	-0,05
6	€ 2,80305	€ 0,090	€ 2,89305	0,57861	€ 3,47166	-0,07166	€ 3,40	€ 3,45	-0,05
7	€ 3,27023	€ 0,090	€ 3,36023	0,67205	€ 4,03227	-0,08227	€ 3,95	€ 4,05	-0,10
8	€ 3,73740	€ 0,090	€ 3,82740	0,76548	€ 4,59288	-0,09288	€ 4,50	€ 4,60	-0,10

Anno 2026  
tasso di inflazione programmato 1,59%  
tasso di inflazione programmato 1,50%  
valore della "X" figurativa 0,09%  
valore della "K" teorica 0,00%

Anno 2027

ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento
2	€ 0,94925	€ 0,030	€ 0,97925	0,19585	€ 1,17510	-0,02510	€ 1,15	€ 1,20	-0,05
3	€ 1,42387	€ 0,090	€ 1,51387	0,30277	€ 1,81665	-0,01665	€ 1,80	€ 1,80	0,00
4	€ 1,89850	€ 0,090	€ 1,98850	0,39770	€ 2,38620	-0,03620	€ 2,35	€ 2,40	-0,05
5	€ 2,37312	€ 0,090	€ 2,46312	0,49262	€ 2,95575	-0,05575	€ 2,90	€ 2,95	-0,05
6	€ 2,84775	€ 0,090	€ 2,93775	0,58755	€ 3,52530	-0,07530	€ 3,45	€ 3,55	-0,10
7	€ 3,32237	€ 0,090	€ 3,41237	0,68247	€ 4,09484	-0,04484	€ 4,05	€ 4,10	-0,05
8	€ 3,79699	€ 0,090	€ 3,88699	0,77740	€ 4,66439	-0,06439	€ 4,60	€ 4,65	-0,05

Anno 2027  
tasso di inflazione programmato 1,59%  
tasso di inflazione programmato 1,50%  
valore della "X" figurativa 0,09%  
valore della "K" teorica 0,00%

Anno 2028

ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento
2	€ 0,96438	€ 0,030	€ 0,99438	0,19888	€ 1,19326	0,00674	€ 1,20	€ 1,20	0,00
3	€ 1,44658	€ 0,090	€ 1,53658	0,30732	€ 1,84389	-0,04389	€ 1,80	€ 1,85	-0,05
4	€ 1,92877	€ 0,090	€ 2,01877	0,40375	€ 2,42252	-0,02252	€ 2,40	€ 2,40	0,00
5	€ 2,41096	€ 0,090	€ 2,50096	0,50019	€ 3,00115	-0,05115	€ 2,95	€ 3,00	-0,05
6	€ 2,89315	€ 0,090	€ 2,98315	0,59663	€ 3,57978	-0,02978	€ 3,55	€ 3,60	-0,05
7	€ 3,37535	€ 0,090	€ 3,46535	0,69307	€ 4,15841	-0,05841	€ 4,10	€ 4,15	-0,05
8	€ 3,85754	€ 0,090	€ 3,94754	0,78951	€ 4,73704	-0,08704	€ 4,65	€ 4,75	-0,10

Anno 2028  
tasso di inflazione programmato 1,59%  
tasso di inflazione programmato 1,50%  
valore della "X" figurativa 0,09%  
valore della "K" teorica 0,00%

Anno 2029

ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento
2	€ 0,97976	€ 0,030	€ 1,00976	0,20195	€ 1,21171	-0,01171	€ 1,20	€ 1,20	0,00
3	€ 1,46964	€ 0,090	€ 1,55964	0,31193	€ 1,87157	-0,02157	€ 1,85	€ 1,85	0,00
4	€ 1,95952	€ 0,090	€ 2,04952	0,40990	€ 2,45943	-0,05943	€ 2,40	€ 2,45	-0,05
5	€ 2,44940	€ 0,090	€ 2,53940	0,50788	€ 3,04728	-0,04728	€ 3,00	€ 3,05	-0,05
6	€ 2,93928	€ 0,090	€ 3,02928	0,60586	€ 3,63514	-0,03514	€ 3,60	€ 3,65	-0,05
7	€ 3,42916	€ 0,090	€ 3,51916	0,70383	€ 4,22300	-0,07300	€ 4,15	€ 4,20	-0,05
8	€ 3,91905	€ 0,090	€ 4,00905	0,80181	€ 4,81085	-0,06085	€ 4,75	€ 4,80	-0,05

Anno 2029  
tasso di inflazione programmato 1,59%  
tasso di inflazione programmato 1,50%  
valore della "X" figurativa 0,09%  
valore della "K" teorica 0,00%

Anno 2030

ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento
2	€ 0,99538	€ 0,030	€ 1,02538	0,20508	€ 1,23046	-0,03046	€ 1,20	€ 1,25	-0,05
3	€ 1,49308	€ 0,090	€ 1,58308	0,31662	€ 1,89969	-0,04969	€ 1,85	€ 1,90	-0,05
4	€ 1,99077	€ 0,090	€ 2,08077	0,41615	€ 2,49692	-0,04692	€ 2,45	€ 2,50	-0,05
5	€ 2,48846	€ 0,090	€ 2,57846	0,51569	€ 3,09415	-0,04415	€ 3,05	€ 3,10	-0,05
6	€ 2,98615	€ 0,090	€ 3,07615	0,61523	€ 3,69138	-0,04138	€ 3,65	€ 3,70	-0,05
7	€ 3,48384	€ 0,090	€ 3,57384	0,71477	€ 4,28861	-0,08861	€ 4,20	€ 4,30	-0,10
8	€ 3,98153	€ 0,090	€ 4,07153	0,81431	€ 4,88584	-0,08584	€ 4,80	€ 4,90	-0,10

Anno 2030  
tasso di inflazione programmato 1,59%  
tasso di inflazione programmato 1,50%  
valore della "X" figurativa 0,09%  
valore della "K" teorica 0,00%

## SIMULAZIONE INCREMENTO TARIFFARIO CON ARR. TARIFFA

Anno 2031												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 1,01125	€ 0,030	€ 1,04125	0,20825	€ 1,24951	0,00049	€ 1,25	€ 1,25	0,00	Anno 2031		1,59%
3	€ 1,51688	€ 0,090	€ 1,60688	0,32138	€ 1,92826	-0,02826	€ 1,90	€ 1,95	-0,05	tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 2,02251	€ 0,090	€ 2,11251	0,42250	€ 2,53501	-0,03501	€ 2,50	€ 2,55	-0,05	valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 2,52814	€ 0,090	€ 2,61814	0,52363	€ 3,14176	-0,04176	€ 3,10	€ 3,15	-0,05	valore della "K" teorica	0,00%	
6	€ 3,03376	€ 0,090	€ 3,12376	0,62475	€ 3,74852	-0,04852	€ 3,70	€ 3,75	-0,05			
7	€ 3,53939	€ 0,090	€ 3,62939	0,72588	€ 4,35527	-0,05527	€ 4,30	€ 4,35	-0,05			
8	€ 4,04502	€ 0,090	€ 4,13502	0,82700	€ 4,96202	-0,06202	€ 4,90	€ 4,95	-0,05			
Anno 2032												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 1,02738	€ 0,030	€ 1,05738	0,21148	€ 1,26886	-0,01886	€ 1,25	€ 1,25	0,00	Anno 2032		1,59%
3	€ 1,54107	€ 0,090	€ 1,63107	0,32621	€ 1,95728	-0,00728	€ 1,95	€ 1,95	0,00	tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 2,05476	€ 0,090	€ 2,14476	0,42895	€ 2,57371	-0,02371	€ 2,55	€ 2,55	0,00	valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 2,56845	€ 0,090	€ 2,65845	0,53169	€ 3,19014	-0,04014	€ 3,15	€ 3,20	-0,05	valore della "K" teorica	0,00%	
6	€ 3,08214	€ 0,090	€ 3,17214	0,63443	€ 3,80657	-0,05657	€ 3,75	€ 3,80	-0,05			
7	€ 3,59583	€ 0,090	€ 3,68583	0,73717	€ 4,42299	-0,07299	€ 4,35	€ 4,40	-0,05			
8	€ 4,10952	€ 0,090	€ 4,19952	0,83990	€ 5,03942	-0,08942	€ 4,95	€ 5,05	-0,10			
Anno 2033												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 1,04376	€ 0,030	€ 1,07376	0,21475	€ 1,28851	-0,03851	€ 1,25	€ 1,30	-0,05	Anno 2033		1,59%
3	€ 1,56564	€ 0,090	€ 1,65564	0,33113	€ 1,98677	-0,03677	€ 1,95	€ 2,00	-0,05	tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 2,08752	€ 0,090	€ 2,17752	0,43550	€ 2,61303	-0,06303	€ 2,55	€ 2,60	-0,05	valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 2,60940	€ 0,090	€ 2,69940	0,53988	€ 3,23928	-0,03928	€ 3,20	€ 3,25	-0,05	valore della "K" teorica	0,00%	
6	€ 3,13128	€ 0,090	€ 3,22128	0,64426	€ 3,86554	-0,06554	€ 3,80	€ 3,85	-0,05			
7	€ 3,65316	€ 0,090	€ 3,74316	0,74863	€ 4,49179	-0,09179	€ 4,40	€ 4,50	-0,10			
8	€ 4,17504	€ 0,090	€ 4,26504	0,85301	€ 5,11805	-0,06805	€ 5,05	€ 5,10	-0,05			
Anno 2034												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 1,06040	€ 0,030	€ 1,09040	0,21808	€ 1,30848	-0,00848	€ 1,30	€ 1,30	0,00	Anno 2034		1,59%
3	€ 1,59061	€ 0,090	€ 1,68061	0,33612	€ 2,01673	-0,01673	€ 2,00	€ 2,00	0,00	tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 2,12081	€ 0,090	€ 2,21081	0,44216	€ 2,65297	-0,05297	€ 2,60	€ 2,65	-0,05	valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 2,65101	€ 0,090	€ 2,74101	0,54820	€ 3,28921	-0,03921	€ 3,25	€ 3,30	-0,05	valore della "K" teorica	0,00%	
6	€ 3,18121	€ 0,090	€ 3,27121	0,65424	€ 3,92545	-0,07545	€ 3,85	€ 3,95	-0,10			
7	€ 3,71141	€ 0,090	€ 3,80141	0,76028	€ 4,56169	-0,06169	€ 4,50	€ 4,55	-0,05			
8	€ 4,24161	€ 0,090	€ 4,33161	0,86632	€ 5,19794	-0,09794	€ 5,10	€ 5,20	-0,10			
Anno 2035												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 1,07731	€ 0,030	€ 1,10731	0,22146	€ 1,32877	-0,02877	€ 1,30	€ 1,35	-0,05	Anno 2035		1,59%
3	€ 1,61597	€ 0,090	€ 1,70597	0,34119	€ 2,04716	-0,04716	€ 2,00	€ 2,05	-0,05	tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 2,15462	€ 0,090	€ 2,24462	0,44892	€ 2,69355	-0,04355	€ 2,65	€ 2,70	-0,05	valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 2,69328	€ 0,090	€ 2,78328	0,55666	€ 3,33993	-0,03993	€ 3,30	€ 3,35	-0,05	valore della "K" teorica	0,00%	
6	€ 3,23193	€ 0,090	€ 3,32193	0,66439	€ 3,98632	-0,03632	€ 3,95	€ 4,00	-0,05			
7	€ 3,77059	€ 0,090	€ 3,86059	0,77212	€ 4,63271	-0,08271	€ 4,55	€ 4,65	-0,10			
8	€ 4,30925	€ 0,090	€ 4,39925	0,87985	€ 5,27909	-0,07909	€ 5,20	€ 5,30	-0,10			
Anno 2036												
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento			
2	€ 1,09449	€ 0,030	€ 1,12449	0,22490	€ 1,34939	0,00061	€ 1,35	€ 1,35	0,00	Anno 2036		1,59%
3	€ 1,64173	€ 0,090	€ 1,73173	0,34635	€ 2,07808	-0,02808	€ 2,05	€ 2,10	-0,05	tasso di inflazione programmato	1,50%	
4	€ 2,18898	€ 0,090	€ 2,27898	0,45580	€ 2,73477	-0,03477	€ 2,70	€ 2,75	-0,05	valore della "X" figurativa	0,09%	
5	€ 2,73622	€ 0,090	€ 2,82622	0,56524	€ 3,39147	-0,04147	€ 3,35	€ 3,40	-0,05	valore della "K" teorica	0,00%	
6	€ 3,28347	€ 0,090	€ 3,37347	0,67469	€ 4,04816	-0,04816	€ 4,00	€ 4,05	-0,05			
7	€ 3,83071	€ 0,090	€ 3,92071	0,78414	€ 4,70485	-0,05485	€ 4,65	€ 4,70	-0,05			
8	€ 4,37796	€ 0,090	€ 4,46796	0,89359	€ 5,36155	-0,06155	€ 5,30	€ 5,35	-0,05			

SIMULAZIONE INCREMENTO TARIFFARIO CON ARR. TARIFFA

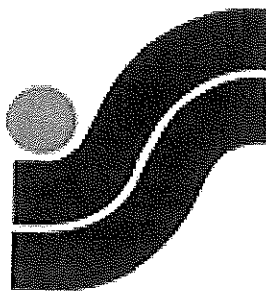
Anno 2037													
ASSI	TARIFFA x 10Km convenzionali	Sovrapprezzo ANAS	PEDAGGIO NETTO	IVA	PEDAGGIO LORDO	ARROT.	PEDAGGIO APPLICATO	PEDAGGIO aggiornato	Scostamento				
2	€ 1,11194	€ 0,030	€ 1,14194	0,22839	€ 1,37033	-0,02033	€ 1,35	€ 1,35	0,00	Anno 2037	1,59%		
3	€ 1,66791	€ 0,090	€ 1,75791	0,35158	€ 2,10949	-0,00949	€ 2,10	€ 2,10	0,00	tasso di Inflazione programmato	1,50%		
4	€ 2,22388	€ 0,090	€ 2,31388	0,46278	€ 2,77666	-0,02666	€ 2,75	€ 2,80	-0,05	valore della "X" figurativa	0,09%		
5	€ 2,77985	€ 0,090	€ 2,86985	0,57397	€ 3,44382	-0,04382	€ 3,40	€ 3,45	-0,05	valore della "K" teorica	0,00%		
6	€ 3,33582	€ 0,090	€ 3,42582	0,68516	€ 4,11099	-0,06099	€ 4,05	€ 4,10	-0,05				
7	€ 3,89179	€ 0,090	€ 3,98179	0,79636	€ 4,77815	-0,07815	€ 4,70	€ 4,80	-0,10				
8	€ 4,44776	€ 0,090	€ 4,53776	0,90755	€ 5,44531	-0,09531	€ 5,35	€ 5,45	-0,10				







ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: F

CLASSIFICAZIONE INTERVENTI DI  
ORDINARIA MANUTENZIONE

## ALLEGATO F

### CLASSIFICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI ORDINARIA MANUTENZIONE

#### CORPO AUTOSTRADALE

##### PAVIMENTAZIONI

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi che non modificano sensibilmente le caratteristiche strutturali e di portanza delle pavimentazioni e che sono inerenti al ripristino o al rifacimento dei diversi strati delle stesse.

- a) Ripristino di aderenza dello strato di usura
- b) Impermeabilizzazione provvisoria con trattamenti superficiali
- c) Ripresa di avvallamenti e ormaie
- d) Piccole riparazioni localizzate
- e) Riparazione mediante asportazione e successiva ricostruzione di conglomerati bituminosi
- f) Rifacimento mediante riciclaggio in sito
- g) Ripristino di portanza e risanamento degli strati profondi per sezioni parzializzate
- h) Ricopertura dei tratti risanati e/o rafforzamento degli stessi
- i) Etc.

##### OPERE D'ARTE:

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi tesi alla salvaguardia e alla conservazione delle strutture e tali da non modificare il sistema statico e le caratteristiche dimensionali e di portanza.

- a) Riparazione pile e sostegni
- b) Riparazione o sostituzione giunti e apparecchi d'appoggio
- c) Impermeabilizzazioni manufatti e successiva ripavimentazione
- d) Ripristini e protezioni anticorrosive dei calcestruzzi e delle armature
- e) Sigillatura di fessure e crenature
- f) Riparazioni e rifacimenti parziali di solette e impalcati
- g) Riparazione e sostituzione parapetti, barriere e recinzioni
- h) Verniciature, tinteggiature e rifacimento intonaci
- i) Riparazioni e rifacimento opere scolo acque
- j) Interventi vari di riparazione e ripristino a ponticelli, tombini, muri di sostegno
- k) Etc.

##### GALLERIE

- a) Ripristini per danni arrecati dall'usura, da frane, da infiltrazioni d'acqua, etc
- b) Ripristino per degradazioni chimico – fisiche
- c) Drenaggi degli stillicidi
- d) Riparazioni e rifacimento ai marciapiedi ed alle pavimentazioni
- e) Riparazioni delle opere idrauliche
- f) Riparazione o rifacimento rivestimenti
- g) Ritinteggiature e rifacimento intonaci



- h) Spurgo dreni centrali e pozzetti
- i) Etc.

### **ALTRI ELEMENTI DEL CORPO AUTOSTRADALE**

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi tesi alla salvaguardia, alla conservazione ed al ripristino degli altri elementi costituenti il corpo autostradale.

- a) Intervento di sgombero degli smottamenti
- b) Interventi su rilevati e scarpate di limitata entità
- c) Manutenzione e ripristino difese spondali
- d) Pulizie alvei
- e) Sistemazioni o ripristino pendii
- f) Drenaggi
- g) Interventi sugli elementi accessori della piattaforma (cunette, cigli erbosi, argini, etc. )
- h) Etc.

### **SICUREZZA**

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere in efficienza, a ripristinare ed integrare i sistemi di protezione e segnalazione.

- a) Sostituzione o riparazione di segnali ammalorati o incidentati, dei loro supporti ed attrezzature
- b) Tinteggiature dei supporti dei segnali
- e) Pulizia segnali
- d) Adeguamento alle nuove normative in materia di segnaletica stradale
- e) Rifacimento o ripresa della segnaletica orizzontale
- f) Riparazione, sostituzione ed integrazione delle barriere di sicurezza e delle reti di protezione dei viadotti
- g) Manutenzione degli impianti di illuminazione esterna di svincoli e piazzali autostradali
- h) Manutenzione semafori di stazione
- i) Etc.

### **IMPIANTI SPECIALI E DI ESAZIONE PEDAGGI**

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a garantire il perfetto funzionamento e la buona manutenzione dei macchinari e delle apparecchiature di esazione dei pedaggi e relativi apparati accessori per la rilevazione, trasmissione ed elaborazione dati.

- a) Verniciatura cabine e pensiline
- b) Sostituzione vetri
- c) Sostituzione cabine danneggiate o usurate
- d) Sostituzione pedane, spire magnetiche, etc.
- e) Riparazione o ripristino impianti di biglietteria
- f) Riparazione e sostituzione componenti elettronici
- g) Manutenzione impianti rilevazione dati meteo e dati traffico
- h) Manutenzione impianti S.O.S.
- i) Manutenzione impianti antincendio
- j) Manutenzione impianti per telecomunicazioni
- k) Manutenzione impianti segnaletici a messaggio variabile
- l) Etc.

### **VERDE E PULIZIE**



Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere e ad integrare le opere in verde; ad assicurare le capacità di deflusso delle opere idrauliche; a tenere sgombri da rifiuti i tracciati e le relative pertinenze.

- a) Seminagione
- b) Sfalcio erbe e potatura alberi ed arbusti
- c) Diserbi meccanici e chimici
- d) Disboscamento da rovi
- e) Messa a dimora piante e arbusti
- f) Trattamenti antiparassitari
- g) Spurgo tombini e fossi
- h) Pulizie varie
- i) Derattizzazione cabine elettriche e cunicoli
- j) Etc.

### **OPERAZIONI INVERNALI**

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere percorribile l'autostrada nel periodo invernale:

- a) Noleggio mezzi sgombraneve e spandisale
- b) Manutenzione e riparazione mezzi sgombraneve e spandisale di proprietà
- c) Acquisto ed impiego sali fondenti ed abrasivi
- d) Manutenzioni e riparazioni impianti di miscelazione e di stoccaggio
- e) Manutenzione e sostituzione lame e spandisale
- f) Riparazione e sostituzione apparecchiature di rilevamento dati climatici
- g) Etc.

### **EDIFICI, CASELLI E PERTINENZE**

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere in efficienza e a ripristinare le strutture edilizie nell'ambito delle pertinenze autostradali.

- a) Tinteggiatura e ripresa intonaci
- b) Modifiche e ristrutturazioni interne
- c) Piccole modifiche e ristrutturazioni esterne
- d) Riparazioni alle coperture, pavimenti, scale, etc.
- e) Revisioni, riparazioni e sostituzioni degli impianti degli edifici
- f) Manutenzione impianti per climatizzazione cabine
- g) Manutenzione impianti di illuminazione degli edifici
- h) Etc.

### **FORNITURE E MANUTENZIONI VARIE**

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi inerenti la conservazione o il ripristino di efficienza di parti, impianti e attrezzature non comprese nelle voci precedenti.

- a) Manutenzione mezzi di trasporto
- b) Manutenzione macchinari operativi e attrezzature
- c) Manutenzione impianti specifici
- d) Etc.





ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: G

AREE DI SERVIZIO

*Concessioni di servizi su aree pertinenti alla sede autostradale*

*La Tangenziale di Napoli ha in essere rapporti contrattuali per servizi oil nelle sottoelencate Aree:*

<i>Doganella ovest (già Doganella)</i>	<i>- scadenza 31.12.2018</i>	<i>- km 19 + 300 dir. ovest</i>
<i>Scudillo ovest (già Scudillo Nord)</i>	<i>- scadenza 31.12.2025</i>	<i>- km 16 + 100 dir. ovest</i>
<i>Agnano ovest (già Astroni Nord)</i>	<i>- scadenza 31.12.2018</i>	<i>- km 7 + 800 dir. ovest</i>
<i>Antica Campana ovest (già Antica C. Nord)</i>	<i>- scadenza 31.12.2017</i>	<i>- km 3 + 300 dir. Ovest</i>
<i>Scudillo est (già Scudillo Sud)</i>	<i>- scadenza 31.12.2017</i>	<i>- km 16 + 100 dir. est</i>
<i>Agnano est (già Astroni Sud)</i>	<i>- scadenza 31.12.2018</i>	<i>- km 7 + 800 dir. est</i>
<i>Antica Campana est (già Nuova C. Sud)</i>	<i>- scadenza 31.12.2025</i>	<i>- km 3 + 300 dir. est</i>

*Esistono, inoltre, rapporti contrattuali per servizio ristoro nelle seguenti Aree:*

<i>Doganella ovest (già Doganella)</i>	<i>- scadenza 31.12.2018</i>	<i>- km 19 + 300 dir. ovest</i>
<i>Scudillo ovest (già Scudillo Nord)</i>	<i>- scadenza 31.12.2025</i>	<i>- km 16 + 100 dir. ovest</i>
<i>Agnano ovest (già Astroni Nord)</i>	<i>- scadenza 31.12.2018</i>	<i>- km 7 + 800 dir. ovest</i>
<i>Antica Campana ovest (già Antica C. Nord)</i>	<i>- scadenza 31.12.2017</i>	<i>- km 3 + 300 dir. Ovest</i>
<i>Scudillo est (già Scudillo Sud)</i>	<i>- scadenza 31.12.2017</i>	<i>- km 16 + 100 dir. est</i>
<i>Agnano est (già Astroni Sud)</i>	<i>- scadenza 31.12.2018</i>	<i>- km 7 + 800 dir. est</i>
<i>Antica Campana est (già Nuova C. Sud)</i>	<i>- scadenza 31.12.2025</i>	<i>- km 3 + 300 dir. est</i>

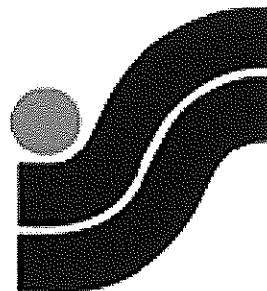
*Si evidenzia, infine, che è in via di realizzazione l'Area di Servizio Astroni dir. est al km 5 + 900, il cui contratto scade il 31.12.2017.*

*La nuova denominazione delle Aree, rispetto alla precedente Convenzione, scaturisce dal nuovo piano approvato dal Concedente con provvedimento del 14.11.02.*






ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

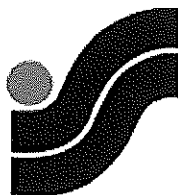
---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: H

ELEMENTI INFORMATIVI MINIMI PER  
LE STIME DI TRAFFICO AI SENSI DELLA  
DELIBERA CIPE N. 39 DEL 15/6/2007



**Tangenziale di Napoli SpA**

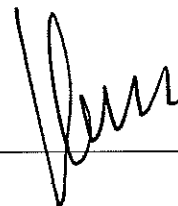
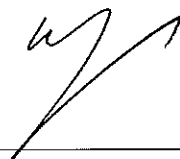
**Studio del traffico della Tangenziale di Napoli  
e previsione del trend futuro**

Marzo 2009



## INDICE

<b>1. Premessa e sintesi dei risultati.....</b>	<b>4</b>
<b>2. L'analisi del traffico autostradale.....</b>	<b>6</b>
<b>3. La metodologia di previsione del traffico.....</b>	<b>11</b>
<b>4. Le previsioni del traffico sulla Tangenziale di Napoli al 2037 .....</b>	<b>15</b>



## 1. PREMESSA E SINTESI DEI RISULTATI

Il presente studio è finalizzato alla analisi e alla previsione del trend evolutivo del traffico sulla Tangenziale di Napoli fino all'anno 2037.

La prima fase dello studio è rivolta all'analisi storica dei dati di traffico autostradale (transiti complessivi registrati alle stazioni di esazione della Tangenziale nel periodo 1992-2008).

L'evoluzione storica del traffico sulla Tangenziale di Napoli segue un trend complessivamente positivo: si osserva, infatti, un incremento dei transiti in tale periodo pari al 5,9%. Tuttavia l'andamento non presenta degli incrementi annuali costanti, bensì si è osservata una sorta di "fluttuazione" delle variazioni percentuali dei transiti rispetto all'anno precedente, significativamente più ampia nei primi anni del periodo di osservazione (1992-1998). In sintesi, a periodi di crescita di 2-3 anni segue un anno in cui il tasso di crescita è negativo come nel caso del 2002, o sensibilmente inferiore a quello dei due anni precedenti. Va sottolineato come il fenomeno tenda a stabilizzarsi a partire dal 1998, anno in cui le variazioni assolute sia del numero complessivo dei transiti che di quello normalizzato (che "allinea" agli altri anni il valore dei transiti degli anni bisestili sottraendo un giorno medio di tale anno) sono pari in valore assoluto all'1% (ad eccezione dell'anno 2002 in cui si è registrata una contrazione dei transiti pari a -2,0%).

Tali valori globalmente contenuti della crescita trovano la loro spiegazione nell'elevato grado di saturazione che caratterizza l'infrastruttura.

La fase successiva dello studio consiste nella previsione del traffico, che è stata condotta tenendo conto delle tipiche correlazioni tra l'evoluzione dei transiti e l'andamento di indicatori di tipo macroeconomico (consumi pro-capite e Prodotto Interno Lordo).

Va precisato che le previsioni sono state proiettate fino all'anno 2018, ritenendo poco attendibile spingersi oltre tale data. Si è quindi scelto in via prudenziale di considerare nulla la crescita del traffico negli anni successivi al 2018. Pertanto, i valori dei transiti dal 2018 al 2037 si considerano coincidenti a quelli del 2018.

In base a tali considerazioni il numero complessivo dei transiti sulla Tangenziale di Napoli al 2037 è pari a 93.289.635 corrispondenti ad un decremento rispetto al 2008 del 2,7%. La

variazione negativa si concentra però nei primi due anni del piano e tiene conto della eccezionale congiuntura economica sfavorevole, oggi in atto, e delle molteplici ricadute negative che localmente sono percepibili e prevedibili per gli anni a venire (vd. cap. 4 e Tabella 4.2).

## 2. L'ANALISI DEL TRAFFICO AUTOSTRADALE

Nel presente capitolo si illustra l'analisi del traffico sulla Tangenziale di Napoli mirata alla individuazione dei trend che esso ha avuto a partire dal 1992 a oggi cercando di evidenziare le dinamiche che l'hanno determinato.

In questo periodo il traffico si è complessivamente incrementato del 5,4% passando dai circa 91.021.000 transiti del 1992 ai 95.922.625 transiti del 2008. Analoga variazione percentuale complessiva si osserva se si fa riferimento ai valori dei transiti "normalizzati" sui mesi di febbraio degli anni bisestili (ai quali, per poter effettuare confronti omogenei, è stato sottratto il traffico di un giorno medio).

A tale incremento complessivo corrisponde un valore di crescita media annua pari allo 0,33%.

Nelle successive Tabelle 2.1 e 2.2 sono rispettivamente riportati i transiti effettivi e i transiti normalizzati, che poi sono stati tradotti in forma grafica nelle successive Figure 2.2 e 2.3 in cui sono riportati rispettivamente i transiti in valore assoluto e le variazioni percentuali rispetto all'anno precedente.

Come si può notare, la crescita del traffico sulla Tangenziale di Napoli non avviene in modo costante nel corso di questo periodo ma presenta un andamento di tipo "fluttuante" maggiormente evidente dal 1992 al 1998 (in cui si sono osservate diminuzioni dei transiti pari a 3.000.000 di unità tra il 1996 e il 1997) e meno ampio nell'ultimo decennio in cui si sono alternati periodi di crescita di 2/3 anni seguiti da un anno in cui si osserva una contrazione del traffico o una crescita meno sensibile. Va osservato altresì che i valori percentuali delle variazioni annue, se si eccettuano le due ampie contrazioni degli anni 1997 e 2002, sono contenuti attorno al punto percentuale (in valore assoluto).

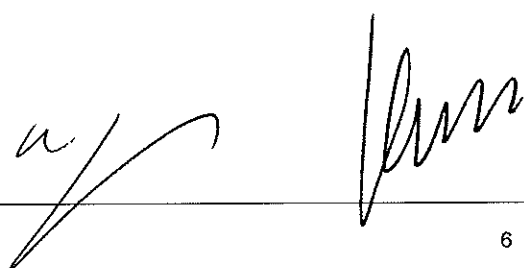


Tabella 2.1: Tangenziale di Napoli - transiti complessivi dal 1992 al 2008

anno	transiti/anno	variazione % su anno precedente	variazione % su 1992
1992	91.021.094		
1993	93.871.364	3,1%	3,1%
1994	94.911.646	1,1%	4,3%
1995	93.943.845	-1,0%	3,2%
1996	95.320.169	1,5%	4,7%
1997	92.075.970	-3,4%	1,2%
1998	91.465.578	-0,7%	0,5%
1999	93.006.986	1,7%	2,2%
2000	93.915.213	1,0%	3,2%
2001	94.770.664	0,9%	4,1%
2002	92.918.896	-2,0%	2,1%
2003	93.886.003	1,0%	3,1%
2004	95.316.624	1,5%	4,7%
2005	95.510.375	0,2%	4,9%
2006	96.828.074	1,4%	6,4%
2007	97.394.157	0,6%	7,0%
2008	95.922.625	-1,5%	5,4%

Tabella 2.2: : Tangenziale di Napoli - transiti complessivi con mesi bisestili di Febbraio 1992, 1996, 2000, 2004 e 2008 normalizzati

anno	transiti/anno (febbraio normalizzato)	variazione % su anno precedente	variazione % su 1992
1992	90.772.402		
1993	93.871.364	3,4%	3,4%
1994	94.911.646	1,1%	4,6%
1995	93.943.845	-1,0%	3,5%
1996	95.059.731	1,2%	4,7%
1997	92.075.970	-3,1%	1,4%
1998	91.465.578	-0,7%	0,8%
1999	93.006.986	1,7%	2,5%
2000	93.658.614	0,7%	3,2%
2001	94.770.664	1,2%	4,4%
2002	92.918.896	-2,0%	2,4%
2003	93.886.003	1,0%	3,4%
2004	95.056.196	1,2%	4,7%
2005	95.510.375	0,5%	5,2%
2006	96.828.074	1,4%	6,7%
2007	97.394.157	0,6%	7,3%
2008	95.660.541	-1,8%	5,4%

La contrazione dei transiti che si è verificata nel 2008 (-1,8% rispetto al 2007 se si fa riferimento ai valori dei transiti normalizzati) assorbe quasi interamente la variazione

positiva che si è registrata tra il 2006 ed il 2007 riportando il livello del traffico ad un valore di poco superiore a quello registrato a fine 2005. E' presumibile che su tale valore abbia inciso in misura significativa il sensibile aumento registrato a metà anno nei prezzi dei carburanti, in particolare modo del gasolio, che può avere determinato una contrazione degli spostamenti di tipo occasionale.

A ciò si aggiunga la riduzione del traffico privato feriale di pendolarismo per lavoro, causata dalla contrazione dell'occupazione, dalla crisi economica diffusa, dalla crescente integrazione della rete urbana di trasporto pubblico e dal maggiore ricorso a forme di car pooling (auto di gruppo).

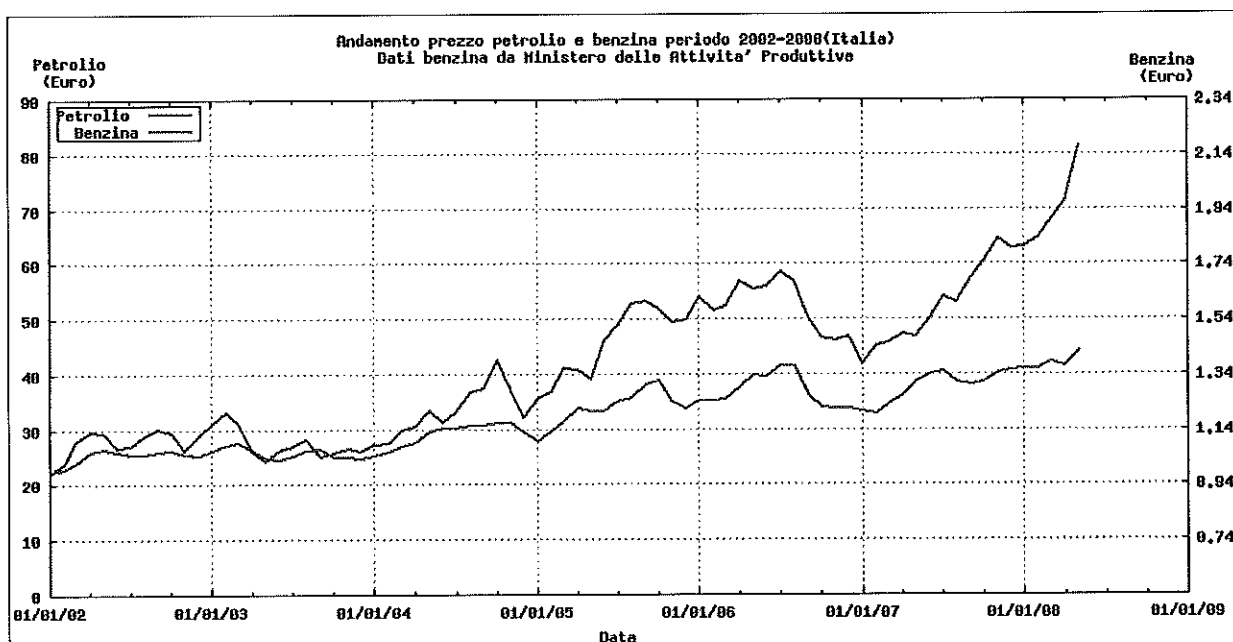
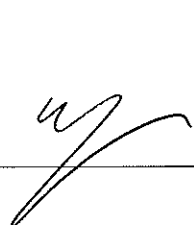



Figura 2.1: Andamento del prezzo del petrolio e della benzina nel periodo 2002-2008

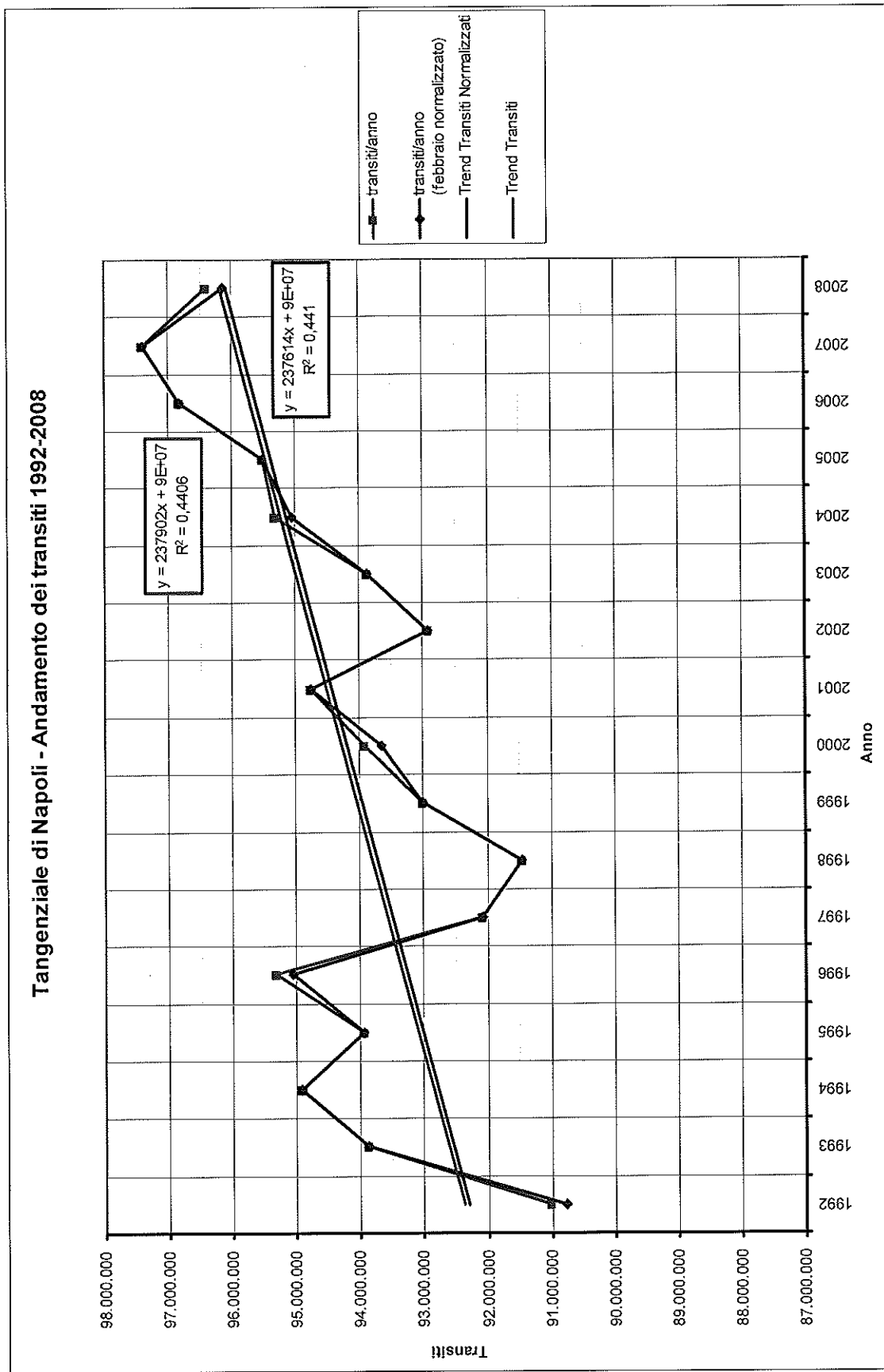


Figura 2.2: Tangenziale di Napoli – Trend dei transiti periodo 1992-2008

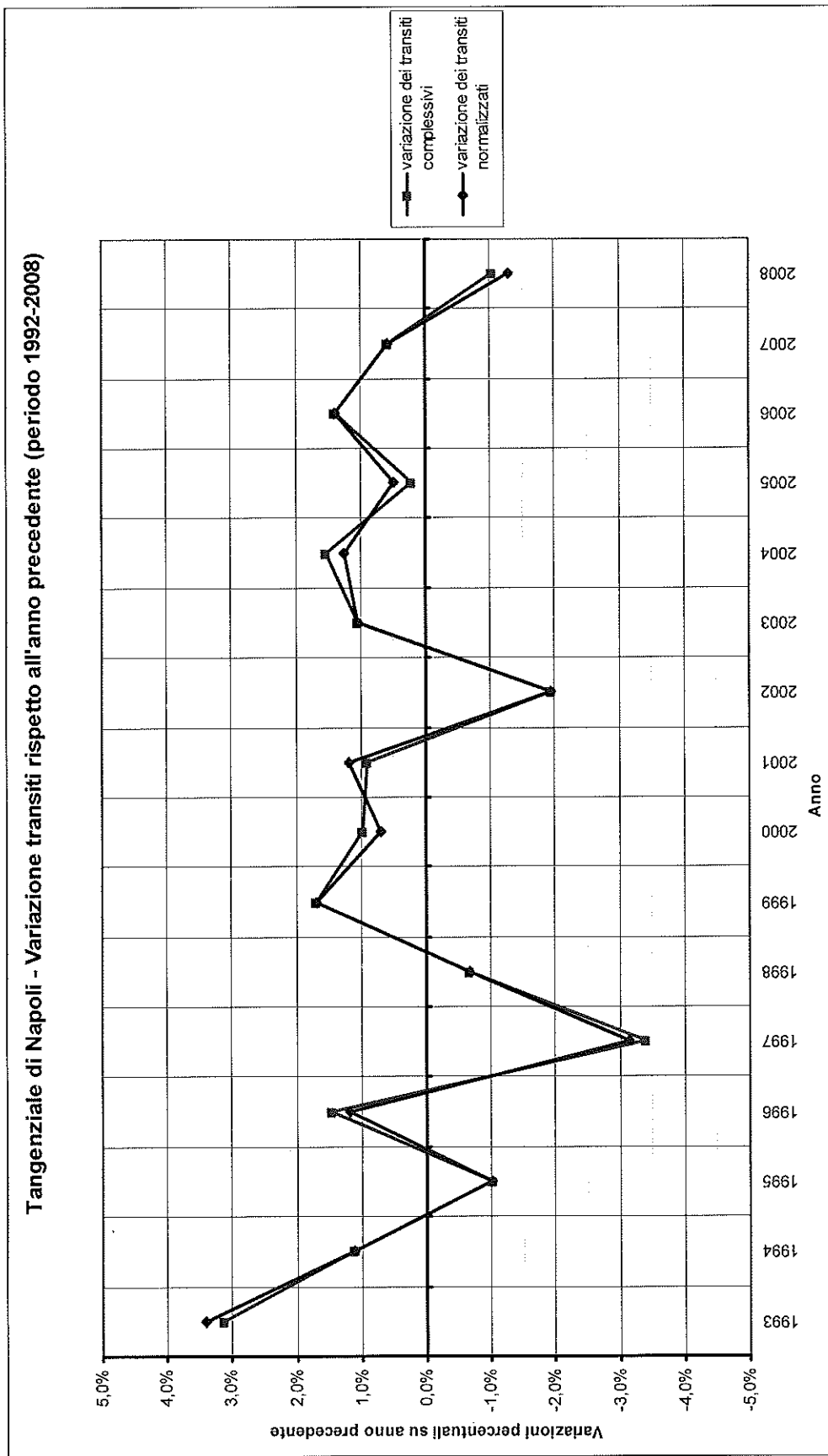


Figura 2.3: Tangenziale di Napoli – Variazione percentuale dei transiti autostradali rispetto all'anno precedente

*[Handwritten signature]*



### 3. LA METODOLOGIA DI PREVISIONE DEL TRAFFICO

In generale il traffico futuro nelle reti di trasporto può essere previsto attraverso due principali approcci:

- modelli econometrici;
- modelli matematici di simulazione del funzionamento dei sistemi di trasporto.

Attraverso i modelli econometrici le previsioni del traffico si basano sulla ricostruzione di correlazioni tra le serie storiche del traffico sulle tratte stradali esaminate e le variazioni di indicatori macroeconomici (ad esempio, consumi pro-capite e PIL) degli ambiti territoriali in cui esse ricadono.

Attraverso i modelli di simulazione dei sistemi di trasporto le previsioni del traffico si ottengono simulando il “funzionamento” del sistema di trasporto in cui ricade l’infrastruttura.

Nel corso del presente studio si è adottato unicamente il primo dei due approcci ritenuto di più immediata applicazione per le previsioni di traffico sul medio/lungo periodo.

#### *Modelli econometrici*

La previsione del traffico attraverso variabili di tipo macroeconomico utilizza la correlazione esistente tra la variazione del traffico sulle tratte della rete e la variazione di alcuni indicatori macroeconomici dell’ambito territoriale attraversato dalla tratta stradale in esame. In particolare le variazioni del traffico leggero possono essere correlate alle variazioni dei consumi pro-capite mentre le variazioni di traffico pesante possono essere correlate alla variazione del PIL.

La prima fase dell’analisi consiste nella ricostruzione delle dinamiche del traffico leggero e del traffico pesante sulle tratte stradali oggetto dello studio. Rispetto al valore di crescita medio e al traffico giornaliero medio su tutti i tratti della rete analizzati, sono definite diverse aree di crescita del traffico, che individuano le differenti potenzialità delle singole tratte autostradali in termini di crescita, mettendo in relazione i valori di traffico giornaliero medio (leggero e pesante) all’inizio del periodo di osservazione con le relative variazioni percentuali al termine del periodo stesso.

Negli studi a scala nazionale, la fase successiva consiste nell'associare a ciascuna tratta stradale analizzata un ambito territoriale di riferimento, costituito da un gruppo di regioni o province: come passo iniziale nel processo di individuazione del bacino si può utilizzare un criterio puramente geografico, considerando le regioni e/o le province nelle quali si colloca la tratta stradale esaminata. Successivamente tale ambito può ampliarsi se, aggiungendo delle regioni e/o province adiacenti, la correlazione tra traffico e indicatori macroeconomici risulta significativa. L'individuazione delle unità territoriali di "gravitazione" sul singolo tratto stradale è essenziale in quanto la correlazione tra traffico e indicatori macroeconomici è significativamente più elevata se tali indicatori sono riferiti a livello locale piuttosto che a livello nazionale. Si possono così "riferire" a ciascuna tratta autostradale i valori delle variazioni annue (in un determinato periodo di riferimento) dei consumi e del PIL da correlare rispettivamente alle variazioni annue del traffico leggero e del traffico pesante.

Tuttavia questa correlazione non è sempre in grado di spiegare completamente la mobilità leggera e, anche se in misura minore, quella pesante, dipendendo le variazioni di traffico su ciascuna singola tratta anche dalle caratteristiche strutturali specifiche, dal livello di congestione e dall'influenza del traffico sulle tratte adiacenti (influenza del traffico di lunga percorrenza).

Da queste considerazioni emerge la necessità di individuare le correlazioni esistenti tra le variazioni del traffico leggero e pesante di ciascuna tratta stradale e quelle delle tratte ad essa collegate o connesse. In questo modo si evidenzia che i traffici sulle tratte che costituiscono una frazione di un più ampio corridoio di transito sono costituiti in misura più o meno ampia da mobilità di attraversamento attivata quindi non nel bacino economico locale ma da sistemi economici più esterni.

In conclusione i modelli di tipo econometrico esprimono la variazione di traffico nell'anno  $t$  sulla tratta autostradale  $i$ -esima, come funzione della variazione dell'indicatore macroeconomico considerato (per esempio, PIL o consumi pro-capite) nel bacino territoriale che gravita sulla tratta  $i$ -esima e della variazione di traffico sulla tratta  $j$ -esima ritardata spazialmente:

$$\Delta\%VTMG_{i,t} = f(\Delta\%PIL / \Delta\%CFI_{i,t}, \Delta\%VTMG_{j,t})$$

Il risultato finale dell'applicazione di tale famiglia di modelli sono i valori delle elasticità spaziali e delle elasticità alle variazioni di consumi pro-capite e del PIL differenziati per ciascun ambito territoriale. A partire da questi valori di elasticità, note le stime previsionali delle variazioni dell'indicatore macroeconomico considerato (per esempio, consumi e PIL), si ricostruiscono le variazioni annuali del traffico su ciascuna tratta stradale e di conseguenza il valore del traffico giornaliero medio.

Nell'ambito del presente studio, per la previsione del traffico sulla Tangenziale di Napoli si è applicato un modello econometrico in cui si è analizzata la correlazione del traffico stradale sia rispetto alla variazione del PIL che dei consumi pro-capite.

Se da un lato va considerato che le variazioni di traffico leggero sono in generale correlate alle variazioni di consumi pro-capite, mentre alle variazioni del PIL sono correlate le variazioni del traffico pesante (sulla tangenziale di Napoli la componente del traffico pesante, per via della particolare struttura tariffaria basata unicamente sugli assi e non sulla sagoma, non è immediatamente desumibile dall'analisi dei transiti per categoria tariffaria), va altresì considerato che una correlazione con il PIL si può considerare applicabile considerando l'elevato flusso pendolare di spostamenti casa-lavoro che si svolge sulla Tangenziale. Infatti la maggior parte del traffico che interessa la Tangenziale di Napoli è di tipo locale, legata a spostamenti che si esauriscono all'interno dell'ambito territoriale direttamente servito dall'infrastruttura, e prevalentemente sistematici casa-lavoro.

Proprio per questa caratterizzazione del traffico non si è applicata anche una correlazione di tipo spaziale (rispetto cioè ai traffici delle tratte stradali di bacini territoriali adiacenti).

In ogni caso l'approccio con modelli di questo tipo non è completamente esaustivo in quanto non si riesce a tenere conto di altri fattori che possono influenzare l'evoluzione del traffico di un determinato tronco stradale, quali ad esempio effetti dell'attuazione di interventi nel sistema di trasporti che creano alternative modali (ad esempio nuovi servizi ferroviari) o alternative di percorso sulla rete stradale.

Le previsioni desunte con i modelli econometrici sono state poi valutate attraverso un'analisi dei trend di variazione del traffico autostradale di tipo statistico ricavati dalla serie storica.

#### 4. LE PREVISIONI DEL TRAFFICO SULLA TANGENZIALE DI NAPOLI AL 2037

Come descritto al Capitolo 3 le previsioni di traffico sulla Tangenziale di Napoli si basano sulla ricostruzione di correlazioni tra le serie storiche del traffico sulle tratte stradali esaminate e le variazioni di indicatori macroeconomici.

Va precisato che le previsioni ottenute dall'applicazione di tali modelli sono state proiettate fino all'anno 2018 ritenendo poco attendibile spingersi oltre tale data con le risultanze di tale struttura modellistica. Si è quindi scelto in via prudenziale di considerare nulla la crescita del traffico negli anni successivi al 2018. Pertanto, i valori dei transiti dal 2018 al 2037 si considerano coincidenti a quelli del 2018.

L'analisi dei dati storici di traffico della Tangenziale di Napoli nel periodo 1992-2008, come rilevato al capitolo 2, evidenzia una non costanza della crescita del traffico nei vari anni. Tuttavia, pur a fronte di un andamento oscillante in cui si alternano periodi di 2-3 anni di crescita dei transiti autostradali seguiti da un anno in cui si osserva la contrazione degli stessi, si può osservare una stabilizzazione del fenomeno a partire dal 1998. Per la determinazione del tasso di crescita medio annuo, pertanto, si è fatto riferimento all'ultimo decennio, ritenendo in altre parole che i tassi di crescita degli anni più recenti pesano di più rispetto a quelli dei primi anni del periodo di osservazione. Si è in questo modo calcolato un tasso di crescita medio annuo del traffico nel periodo 1998-2008 pari allo 0,45% (calcolato rispetto ai valori dei transiti normalizzati).

Nello stesso periodo la variazione annua dei consumi pro-capite nel bacino di gravitazione della Tangenziale di Napoli si è assestata intorno all'1,3% (in ribasso rispetto al valore medio dell'1,6% di previsione al 2004). Ne segue un valore dell'elasticità della variazione del traffico rispetto alla variazione dei consumi pari a 0,35.

Le variazioni del traffico sono invece più rigide rispetto alla variazione del PIL, essendo l'elasticità rispetto a quest'ultimo indicatore macroeconomico pari a 0,26.

Le previsioni sull'andamento dei principali indicatori macroeconomici del bacino di riferimento della Tangenziale di Napoli nei prossimi anni indicano (vd. Tabella 4.2):

- uno sviluppo demografico inferiore alla media nazionale e addirittura negativo nel futuro più distante (-4% al 2020), il rapporto anziani/giovani in crescita, un tasso di disoccupazione doppio rispetto alla media in Italia;
- una qualità della vita agli ultimi posti nel Paese (97° su 103 province esaminate), un tenore di vita all'ultimo posto in Italia, un tasso di occupazione e di diffusione dell'impresa rispettivamente al penultimo e all'ultimo posto in graduatoria;
- un trend negativo circa lo sviluppo delle attività produttive tipiche della zona (agricoltura, turismo, servizi, costruzioni, tessile-abbigliamento, indotto auto, export verso l'Est europeo) attorno a -2 / -3%. In particolare il turismo risente molto dei flussi esteri provenienti da Germania e Gran Bretagna, due Paesi oggi particolarmente colpiti dalla crisi economica; analogamente l'export, che ha una direttrice preferenziale verso Russia ed Est europeo, risente della flessione dei consumi in quei Paesi;
- un PIL previsto, per ora, a -1,5% per il 2009 (-1% a livello Italia), ma con il primato nazionale dei fallimenti d'impresa (8,8% del totale), delle richieste di rateizzazione delle imposte, dei protesti, con elevate difficoltà di accesso al credito (2 punti di spread sui tassi rispetto al resto del Paese) e con un costo medio dell'energia elettrica superiore del 10% circa rispetto alla media nazionale a causa dell'elevata insolvenza della clientela business;
- un calo dei consumi per beni durevoli del 5%, delle immatricolazioni auto del 13% e delle compravendite di autoveicoli usati del 10%;
- viceversa la provincia di Napoli risulta ai primi posti in Italia per disponibilità di infrastrutture (11° su 103), al di sopra della media nazionale per porti, aeroporti, ferrovie, energia, banche, telefonia, telematica e dispone di una rete ferroviaria al 126,6% rispetto alla media nazionale.

In definitiva il bacino socio-economico di riferimento si configura per i prossimi anni meno popolato, meno dotato economicamente, molto poco attrattivo, meno produttivo, meno stabile, con meno autoveicoli ma con una folta rete di mezzi pubblici e di infrastrutture.

Si fa essenzialmente riferimento alle profonde trasformazioni in atto sul sistema di trasporto dell'area metropolitana di Napoli e, in generale, della Campania derivanti dall'attuazione del progetto della metropolitana regionale (SMR) e dall'attuazione di tutti gli interventi di potenziamento del sistema stradale di tale ambito territoriale.

La progressiva attuazione del progetto della Metropolitana Regionale, in seguito alla quale si prevede un incremento della mobilità sui modi di trasporto collettivo a discapito dei modi di trasporto privato (si prevede che la ripartizione modale privato/pubblico a scala regionale passi dal 66/34% dell'anno 2000 a 60/40% dell'anno 2010), costituisce, infatti, un elemento sfavorevole alla crescita del livello di mobilità sui modi privati.

Un ulteriore elemento sfavorevole alla crescita del traffico sulla Tangenziale di Napoli è identificabile nell'attuazione delle politiche di controllo della domanda di mobilità previste nell'aggiornamento del PGTU della città di Napoli che, attraverso una sempre più favorevole integrazione tariffaria per l'incentivazione del trasporto collettivo, nonché attraverso interventi di restrizione alla circolazione e alla sosta in aree sempre più ampie del territorio comunale (Zone a Traffico Limitato e Zone a Sosta Limitata), tendono a limitare ancor più l'utilizzo dell'automobile a favore dei modi di trasporto collettivi.

La previsione di traffico per il 2009 è pertanto di -3,0%, di cui -2,7% per minori transiti (i primi 45 giorni dell'anno mostrano un calo di -3,95%) e -0,3% di correttivo rispetto al 2008 bisestile. Per il 2010 la previsione si attesta su un ulteriore -2,5% in quanto i molti fattori negativi suesposti fanno ritenere che l'attuale congiuntura sfavorevole si protragga e si accentui nell'anno prossimo. Pareggio per il 2011 (+0,0%) e, dunque, -5,27% in tre anni, seguito da una moderata ripresa a partire dal 2012 fino al 2018 (+0,4% all'anno), coerentemente con il trend storico registrato in passato (+0,33% annuo dal 1992, +0,45% annuo dal 1998).

Come detto in precedenza, si è ritenuto in via prudenziale di considerare nulla la crescita del traffico negli anni successivi al 2018. Di conseguenza i valori dei transiti dal 2018 al 2037 si considerano coincidenti a quelli del 2018.

Il saldo del piano 2009-2037 è pertanto di -2,7%.

Tabella 4.1: Tangenziale di Napoli – transiti previsti nel periodo 2008-2037

anno	transiti/anno	variazione % su anno precedente	variazione % su 2008
2008	95.922.625		
2009	93.044.946	-3,0%	-3,0%
2010	90.718.823	-2,5%	-5,4%
2011	90.718.823	0,0%	-5,4%
2012	91.081.698	0,4%	-5,0%
2013	91.446.025	0,4%	-4,7%
2014	91.811.809	0,4%	-4,3%
2015	92.179.056	0,4%	-3,9%
2016	92.547.772	0,4%	-3,5%
2017	92.917.963	0,4%	-3,1%
2018	93.289.635	0,4%	-2,7%
2037	93.289.635	0,0%	-2,7%

I valori complessivi contenuti trovano una ulteriore giustificazione nella considerazione che la Tangenziale di Napoli già allo stato attuale risulta un'infrastruttura satura, con margini limitatissimi all'incremento potenziale del traffico. Gli attuali lavori di riqualificazione di alcuni svincoli e stazioni (Corso Malta, Zona Ospedaliera, Capodimonte) vanno, infatti, inquadrati all'interno di una strategia di miglioramento del livello di servizio offerto (più sicurezza, meno code) piuttosto che di sostanziale incremento di capacità volto alla captazione di nuovi segmenti di utenza.

Analogamente l'ipotesi di realizzare una bretella di collegamento tra la perimetrale di Scampia e lo svincolo di Zona Ospedaliera (detto anche "asse occidentale"), di cui in Convenzione è previsto lo sviluppo di un progetto preliminare, è da intendersi come un'iniziativa mirata ad alleggerire la pressione sugli svincoli di Capodimonte, Camaldoli e Capodichino, e nello stesso tempo si configura come un investimento a carattere "difensivo" del traffico attuale (che altrimenti per un 20% circa potrebbe aggirare la Tangenziale, a nord di essa, senza entrarvi) piuttosto che un'opera di ampliamento sostanziale della capacità ricettiva.

Tra gli investimenti volti a migliorare la fluidità del traffico possono annoverarsi anche il piano di automazione dell'esazione, il sistema di controllo automatico della velocità, i sistemi di messaggistica variabile: tutte iniziative che si prefiggono di



limitare le code e favorire il deflusso, in ultima analisi migliorare la sicurezza e il livello di servizio, ma senza mai poter influire sul numero dei transiti, che resta comunque una variabile indipendente dall'offerta, legata prettamente alla propensione dell'utenza alla mobilità urbana di tipo privato.

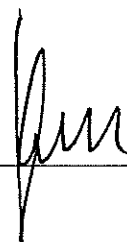
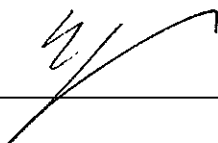
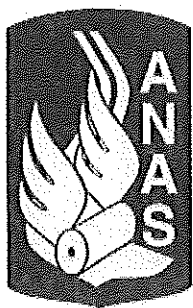


Tabella 4.2: Consumi e Prodotto Interno Lordo nell'area socio-economica di pertinenza

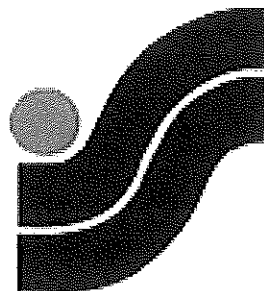
<i>indicatore</i>	<i>ambito locale</i>	<i>ambito nazionale</i>	<i>fonte</i>
sviluppo demografico 1991-2005	Napoli + 2,3% (al 2020 - 4%)	Italia + 3,5%	Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
rapporto anziani / giovani	Napoli 73,5% (al 2020 100%)		Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
tasso di disoccupazione 2006	Napoli 14,8% (12,2% Sud)	Italia 6,8%	Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
riduzione occupati 2006	Provincia di Napoli: - 7.000 unità		Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
qualità della vita: classifica 2008	Napoli 97° posto	Italia 103 province	Sole 24 Ore 29-12-08
tenore di vita (dati 2007)	Napoli 102° posto, PIL/ab. 94° (16.067 €) (Salerno 103°, PIL/ab. 85°)	Italia 103 province, PIL/ab. 24.694 €	Sole 24 Ore 29-12-08: Istituto Tagliacarne
affari e lavoro 2007 / 2008	Napoli 2008 103° posto, imprese/ab. 2008 96°, occupazione 2007 102°, disoccupati 2007 95°	Italia 103 province	Sole 24 Ore 29-12-08: dati ISTAT
valore aggiunto pro-capite 2005	Napoli 14.000 euro (65% dell'Italia)	Italia 21.600 euro	Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
valore aggiunto pro-capite	Napoli 83% servizi al terziario		Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
trend industria 2006-2020	Napoli: - 3% per agricoltura e costruzioni		Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
trend servizi 2006-2020	Napoli: - 0,5% all'anno		Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
consumi 2008 per beni durevoli	Campania: 2.181 €/famiglia (-5,2% rispetto al 2007)	Italia: 2.707 €/famiglia (-9,4% rispetto al 2007)	Sole 24 Ore 10-12-08: rapporto Findomestic - Prometeia
immatricolazioni auto 2008	Campania -12,86% (usato -10,0%)	Italia -13,57% (usato -4,4%)	Sole 24 Ore 14-01-09
PIL 2008	Campania: PIL 96 Mdi €, -3% sul 2007, tasso disoccupazione 11,2%		Sole 24 Ore 23-12-08
PIL e trend settori produttivi	Sud PIL 2008 -1,3% (2009 -1,5%); agricoltura +1,5%, industria -3%, costruzioni -3,2%, servizi -1,2%. Tasso di disoccupazione 2008 12,4%, 2009 14,5%	Italia PIL 2008 -0,5% (2009 -1%). Tasso di disoccupazione 2009 8%	Sole 24 Ore 21-01-09: 18° rapporto della Fondazione Curella
protesti 2008 su 2007	Campania: 169.097 protesti con Napoli a 89.571 (+1,5% sul 2007) per un importo di 486.850.731 € (1° città d'Italia, +82,5% sul 2007)	Italia: 1.109.784 protesti per 3.393.509.516 € (+12,4% sul 2007)	Sole 24 Ore 26-11-08

## Relazione tecnica

<i>indicatore</i>	<i>ambito locale</i>	<i>ambito nazionale</i>	<i>fonte</i>
fallimenti di aziende 2008	Napoli 1.128 (8,8% primato nazionale, 663% sul 2007) - crisi del tessile / abbigliamento, turismo, indotto auto, export vs Russia e Est europeo, stretta sul credito - Lettieri "il peggio deve ancora arrivare"	Italia 12.786 a causa della recessione (206% sul 2007)	Sole 24 Ore 26-01-09
contrazione del credito 2008	Napoli: il 35% delle imprese ha difficoltà di accesso al credito (+ 2 punti di spread sui finanziamenti, -8,6% sul 2007 per edilizia residenziale, -2% per non residenziale). Campania: PIL/pro-capite 2007 16.548 €	Italia: -3,6% sul 2007 per edilizia residenziale, -13,2% per non residenziale	Sole 24 Ore 26-11-08: fonte Associazione Costruttori Edili Napoli + ANCE
rateizzazione delle imposte	Campania 24.371 (13,2% primato nazionale)	Italia 184.669 rateazioni 2008	Sole 24 Ore 22-01-09: fonte Equitalia SpA
consumi energetici	Sud - 6,2%	Italia - 8,5% (mai registrata una caduta simile, escluse le due guerre mondiali)	Sole 24 Ore 12-02-09
infrastrutture (ferrovie, porti, aeroporti, energia, banche, telefonia, telematica)	Napoli: 103%, per ferrovie 126,6%	Italia: 100%	Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
infrastrutture 2007	Napoli 11° posto (Salerno 56°)	Italia 103 province	Sole 24 Ore 29-12-08: Istituto Tagliacarne
PIL 2009 e produzione industriale		Italia: Confindustria prevede PIL a oltre -2,5% (produzione 2008 -4,3% di cui tessile -1,8%, mezzi trasporto -7%)	Sole 24 Ore 11-02-09
PIL 2009 e disoccupazione 2010		Italia: PIL 2009 a -2%, disoccupazione 2010 a 8,7% (Germania PIL 2009 a -2,3%, UK a -2,8%)	Sole 24 Ore 20-01-09
PIL		Italia: PIL 2008 -0,6%, 2009 -2,0%, 2010 +0,5% ("ma potrebbe andare peggio se prendessero corpo i rischi di un ulteriore indebolimento dell'economia mondiale"). All'origine della contrazione vi è la caduta di esportazioni e investimenti (il principale mercato di sbocco delle merci italiane è la Germania; gli investimenti potrebbero scendere di oltre il 7%, anche a causa del minore accesso al credito)	Sole 24 Ore 16-01-09: dati Bankitalia
PIL 2008 (2009)		Italia - 0,9% (- 3%)	Sole 24 Ore 14-02-09
produzione ind.le 2008 / 2007		Italia - 4,3% la flessione più forte dal dopoguerra, con pericolo di una strutturale riduzione della capacità di creare ricchezza (produrrà anche un forte incremento della disoccupazione)	Sole 24 Ore 14-02-09
turismo in calo 2009		Italia - 1,5 / 2,5% per tutto l'anno (Germania e UK, i più importanti paesi di provenienza dei turisti in Italia, sono anche i più colpiti dalla crisi)	Sole 24 Ore 13-02-09: stime Touring Club Italiano
turismo in calo (vale il 9,7% del PIL)		Italia: quota mondiale 4,9% nel 2006, 4,4% nel 2010 (-10,2%), 3,1% nel 2020 (-29,5%). TCI prevede un calo annuo del 1,5-2,5%	Sole 24 Ore 17-02-09



ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: I

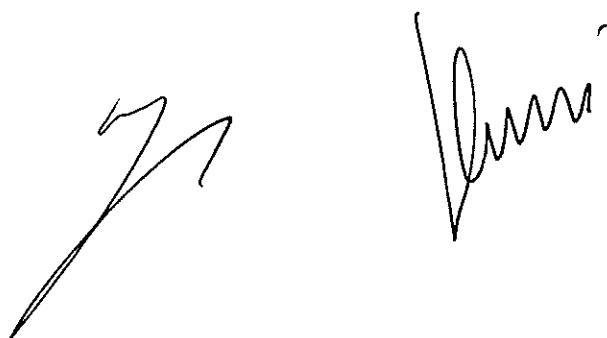
DICHIARAZIONE DI CUI ALL'ART. 5 COMMA  
6 DELLA DIRETTIVA MINISTERIALE 283/98.

## ALLEGATO I

### DICHIARAZIONE DI CUI ALL'ART. 5 COMMA 6 DELLA DIRETTIVA MINISTERIALE 283/98.

Con riferimento alle disposizioni di cui all'Art. 5 comma 6 della direttiva ministeriale n. 283 del 20 ottobre 1998 emanata dal Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto con il Ministro del Tesoro e con il Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica, la società Tangenziale di Napoli SpA dichiara di non avere nuove opere eseguite in base alla Convenzione, il cui ammortamento si completa oltre il termine della Concessione del 31 dicembre 2037.

Parimenti la società Tangenziale di Napoli SpA dichiara di non aver contratto debiti con durata eccedente la sopraindicata scadenza del termine della Concessione.

Two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is a stylized, angular mark. The signature on the right is a more fluid, cursive script.



ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: J

ELENCO ELABORATI PROGETTUALI

## ALLEGATO J

**ELENCO ELABORATI PROGETTUALI CHE, PUR NON MATERIALMENTE ALLEGATI ALLA CONVENZIONE, COSTITUISCONO PARTE INTEGRANTE DELLA STESSA**

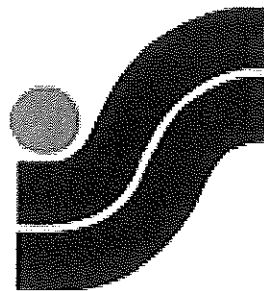
**Tangenziale Napoli SpA**



elenco progetti				
Rif.	Intervento	Denominazione	DECRETI APPROVATIVI	DECRETI DA EMETTERE
a)	Ampliamento barriera Corso Malta	a.1) Presentazione ed approvazione perizia di variante n° 3	DECRETO N° 8906-P DEL 23/01/2009	PERIZIA DI VARIANTE DA APPROVARE
		a.2) Completamento inserimento barriere acustiche viadotto di svincolo C. Malta		PROGETTO DA APPROVARE
c)	Nuova stazione Zona Ospedaliera		DECRETO N° 97779P DEL 29/09/2006	
d) interventi di adeguamento della struttura autostradale	d1)	d1.a) Viadotto Capodichino		PROGETTO DA APPROVARE
		d1.b) Viadotto A. S. Antonio		PROGETTO IN APPROVAZIONE
		d1.c) Viadotto Fontanelle		PROGETTO DA APPROVARE
	d2)	d2.a) Fuorigrotta/Carnalido	DECRETO N° 9725-P DEL 23/01/2009	PERIZIA DI VARIANTE DA APPROVARE
		d2.b) gall. artificiale Parva Domus		PROGETTO DA APPROVARE
	d3)	d3.a) Svincoli C. Malta, rampe A e B1		PROGETTO IN APPROVAZIONE
		d3.b) Tratto Pozzuoli/Fuorigrotta		PROGETTO DA APPROVARE
	d4)	d4.a) Galleria Capodimonte		PROGETTO IN APPROVARE
		d4.b) Gallerie Vomero, M.S. Angelo e Solfatara		PROGETTO DA APPROVARE
	d5)	Sistemazione scarpate e pendici	Imbocco galleria Solfatara	PROGETTO IN APPROVAZIONE
	d6)	Adeguamento interventi di sicurezza	d6.a) Installazione di protezioni sui cavalcavia	PROGETTO IN APPROVARE
			d6.b) Adeguamento sistemi di smaltimento acque	PROGETTO DA APPROVARE
	d7)	Altri adeguamenti infrastrutturali	d7.a) Stazione Capodimonte	PROGETTO DA APPROVARE
			d7.b) Stazione Capodichino	PROGETTO DA APPROVARE
	d8)	Altri adeguamenti impianti		PROGETTI DA APPROVARE



ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: K

ELENCO E DESCRIZIONE DELLE OPERE



# ALLEGATO K

## ELENCO E DESCRIZIONE DELLE OPERE



### ELENCO E DESCRIZIONE DELLE OPERE PREVISTE IN CONVENZIONE

n°	Descrizione	Importi netti
a)	Ampliamento barriera Corso Malta	10.362
c)	Nuova stazione Zona Ospedaliera	8.480
d1)	Adeguamenti sismici	26.450
d2)	Barriere Fonoassorbenti tratto Fuorigrotta/Camaldoli. (proseguimento intervento già previsto nel piano '99)	2.500
d3)	Nuovi Interventi di risanamento acustico	12.000
d4)	Adeguamento impianti gallerie	6.046
d5)	Sistemazione scarpate e pendici	1.219
d6)	Adeguamento interventi sicurezza	9.700
d7)	Altri adeguamenti infrastrutturali	9.000
d8)	Altri adeguamenti impianti	6.720
	<b>TOTALE</b>	<b>92.477</b>

## DESCRIZIONE DELLE OPERE PREVISTE IN CONVENZIONE

### a) AMPLIAMENTO BARRIERA CORSO MALTA.

La stazione di Corso Malta è ubicata al km.17+000 della Tangenziale di Napoli.

Obiettivi dell'intervento sono:

- fluidificazione della circolazione dei flussi veicolari a monte ed a valle del casello d'uscita;
- miglioramento della sicurezza;
- mitigazione dell'impatto acustico.

Per il raggiungimento di tale risultato è in corso la realizzazione del raddoppio della superficie del piazzale di stazione mediante la costruzione di un nuovo impalcato affiancato all'esistente che comporterà un incremento delle piste di esazione da 9 a 11.

Sulla nuova opera è stata ubicata un'area di esazione al servizio del traffico proveniente da Pozzuoli dotata di 6 piste di cui 2 telepass, 1 manuale e 3 manuali polifunzionali.

Si sta procedendo all'adeguamento sismico e funzionale dell'impalcato della stazione esistente, che sarà riservato al traffico proveniente da Capodichino e Autostrade (n° 5 piste nella versione definitiva).

Sono inoltre in fase di realizzazione le opere complementari all'intervento principale, di ampliamento ed adeguamento funzionale della stazione, che comprendono l'installazione sia di barriere acustiche (sul nuovo piazzale e rampe B2, C, D) sia di barriere di sicurezza ad elevata protezione sui rami di svincolo afferenti alla stazione, la realizzazione di un nuovo impianto di illuminazione e l'adeguamento sismico delle rampe B2, C e D.

L'importo di spesa previsto in Piano Investimenti per il completamento dell'opera è pari a €/migliaia 10 362.

### c) NUOVA STAZIONE ZONA OSPEDALIERA

Obiettivo dell'intervento è il miglioramento della circolazione dei flussi veicolari in uscita che, attraverso la stazione di Zona Ospedaliera, raggiungono la zona alta della città sede dei maggiori ospedali cittadini.

E' stato completato l'iter di appalto e la consegna dei lavori è avvenuta nel mese di dicembre 2008.

L'intervento prevede la riqualificazione dell'area di esazione mediante la costruzione di un nuovo fabbricato di stazione, l'ampliamento del piazzale e l'incremento delle piste da 7 a 9.

Inoltre si procederà all'adeguamento sismico dei viadotti costituenti la rampa di accesso e di uscita dalla stazione.

Eventi geologici verificatisi nell'area di intervento, che hanno interessato oltre le aree di intervento anche gli impianti di raccolta e sollevamento acque dell'acquedotto napoletano (ARIN) hanno richiesto la sospensione dei lavori, tuttora in atto, per l'esecuzione di accertamenti tecnici.

L'importo di spesa previsto in Piano Investimenti per il completamento dell'opera è pari a €/migliaia 8 480.

### d) INTERVENTI DI ADEGUAMENTO DELLA STRUTTURA AUTOSTRADALE

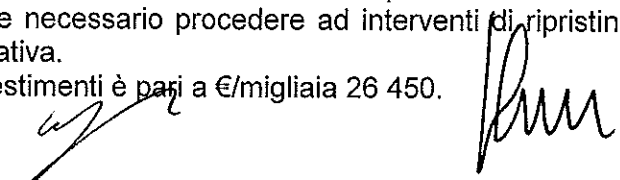
#### d1) Adeguamenti sismici

Le opere di cui si prevede l'adeguamento sismico sono i principali viadotti facenti parte dell'arteria autostradale:

- d1.a) Viadotto Capodichino (prog. Km. 18+574 sviluppo ml. 1350);
- d1.b) Viadotto Arena S. Antonio (prog.km. 12+877 sviluppo ml. 970);
- d1.c) Viadotto Fontanelle (prog.Km.15+652 sviluppo ml 230).

La costruzione delle opere risale agli anni '70; le medesime sovrappassano tratti cittadini densamente abitati e, pertanto, si rende necessario procedere ad interventi di ripristino ed adeguamento sismico alla vigente normativa.

L'importo di spesa previsto in Piano Investimenti è pari a €/migliaia 26 450.



#### d2) Barriere Fonoassorbenti (tratto Fuorigrotta – Camaldoli)

L'intervento era previsto tra gli investimenti della Convenzione 1999; esso prevedeva l'installazione di barriere acustiche nel tratto autostradale maggiormente urbanizzato.

L'importo dell'opera, relativo al progetto originario approvato dal Concedente, ammonta ad €/migl.8.030. Dopo l'inizio dei lavori, al fine di adeguare la distanza minima tra le barriere di sicurezza e le barriere acustiche, si è proceduto alla redazione della perizia di variante n. 1, approvata dal Concedente, per un importo complessivo di €/migl.8.623.

Ai fini dell'approvazione della variante n. 1 sono state stralciate dai lavori le opere relative alla costruzione della galleria artificiale Parva-Domus il cui progetto, revisionato, è in approvazione presso gli Enti territoriali.

Nel corso dei lavori si è reso necessario apportare variazioni alle fondazioni delle barriere e si è proceduto, per motivi di traffico, all'esecuzione di tutte le lavorazioni in ore notturne.

Tali variazioni, e la revisione del progetto della galleria artificiale Parva Domus, determinano la redazione della perizia di variante n. 2 che comporta un aumento di spesa pari ad €/migl. 2.500.

Per tenere conto di quanto sopra è stato necessario suddividere l'intervento in 2 fasi e precisamente:

- d2.a) barriere tratto Fuorigrotta-Camaldoli;
- d2.b) galleria artificiale Parva Domus.

L'importo complessivo di spesa previsto in Piano Investimenti è dunque pari a €/migliaia 2.500.

#### d3) Nuovi interventi di risanamento acustico

L'intervento prevede opere mirate alla mitigazione dell'impatto acustico mediante l'inserimento di barriere fonoassorbenti e l'installazione di barriere di sicurezza ad alta protezione nei seguenti tratti autostradali:

- d3.a) Svincoli Corso Malta e rampe A e B1;
- d3.b) Tratto Pozzuoli - Fuorigrotta

Con l'esecuzione di tali opere si provvederà a munire l'intero asse autostradale, ove necessita, di adeguate strutture di protezione passiva ed acustica.

L'importo di spesa previsto in Piano Investimenti è pari a €/migliaia 12.000.

#### d4) Adeguamento impianti gallerie

L'intervento prevede il rifacimento degli impianti di illuminazione e ventilazione delle seguenti gallerie d'asse:

- galleria Capodimonte
- gallerie Vomero, Monte S. Angelo e Solfatara

L'importo di spesa previsto in Piano Investimenti è pari a €/migliaia 6.046.

#### d5) Sistemazioni scarpate e pendici

L'intervento prevede la messa in sicurezza di alcuni costoni prospicienti l'asse autostradale in corrispondenza degli imbocchi della galleria Solfatara.

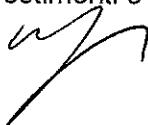
L'importo di spesa previsto in Piano Investimenti è pari a €/migliaia 1.219.

#### d6) Adeguamento impianti di sicurezza

L'intervento prevede le seguenti opere:

- d6.a) installazione di opere di protezione sui cavalcavia lungo l'intera tratta autostradale;
- d6.b) sostituzione di barriere di sicurezza con impianti ad alto indice di protezione;
- d6.c) adeguamento sistema di smaltimento acque meteoriche nel tratto compreso tra Km.0+000 e km. 4+500 nel territorio del Comune di Pozzuoli.

L'importo di spesa previsto in Piano Investimenti è pari a €/migliaia 9.700.



d7) Altri adeguamenti infrastrutturali

L'intervento prevede la ricostruzione dei seguenti fabbricati di stazione con punti blu, la riqualificazione dei piazzali e delle aree di esazione pedaggio:

- d7.a) fabbricato stazione Capodimonte
- d7.b) fabbricato stazione Capodichino

L'importo di spesa previsto in Piano Investimenti è pari a €/migliaia 9.000.

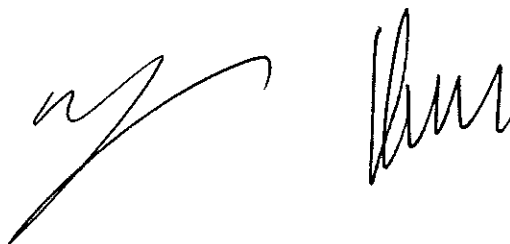
d8) Altri adeguamenti impianti

L'intervento prevede la revisione e l'acquisizione di impianti elettrici, telefonici, fotovoltaici ed impianti di esazione pedaggio che si riportano sinteticamente di seguito:

- impianto radio
- sostituzione torri telecamere impianto TVCC
- revisione impianti elettrici fabbricati di stazione
- impianti di climatizzazione per cabine di esazione
- impianti per l'automazione dell'esazione del pedaggio
- adeguamento impianti fabbricato Sede Fuorigrotta
- revisione impianti di illuminazione stradale
- impianti fotovoltaici
- impianti per il controllo degli accessi ai fabbricati
- impianti antincendio in galleria

(per i dettagli si rinvia alla scheda a pag. 12 degli allegati).

L'importo di spesa previsto in Piano Investimenti è pari a €/migliaia 6.720.



**QUADRO ECONOMICO DI DETTAGLIO DELLE OPERE PREVISTE**

(Importi in €/migliaia)

n.	DESCRIZIONE INTERVENTO	Importo totale lordo	Importo lordo dei lavori (senza Oneri di Sicurezza)	Ribasso %	Ribasso d'asta	Importo netto dei lavori (senza Oneri di Sicurezza)	Oneri di Sicurezza	Importo netto dei lavori + Oneri di Sicurezza	Espropri e Indennizzi	Forniture (importo netto)	Progetti e spese generali	Imprevisti	VIA, prove sul materiali, interferenze	Importo totale netto
a)	Ampliamento barriera Corso Malta	13.026	8.458	31,50	2.664	5.794	305	6.099	985	1.800	788	493	197	10.362
c)	Nuova Stazione Zona Ospodallera	10.067	7.573	21,22	1.607	5.966	314	6.280	880		704	440	176	8.480
d1)	Adeguamenti sismici	30.153	24.555	15,08	3.703	20.852	1.098	21.950			2.400	1.500	600	26.450
d2)	Barriere fono-assorbenti tratto Fuorigrotta-Canalidoli (proseguimento intervento già previsto nel piano '98)	2.581	2.076	3,90	81	1.995	105	2.100			213	133	54	2.500
d3)	Nuovi interventi di risanamento acustico	13.680	11.275	14,90	1.680	9.595	505	10.100			1.013	633	254	12.000
d4)	Adeguamento impianti gallerie	6.892	5.739	14,74	846	4.893	258	5.151			478	299	118	6.046
d5)	Sistemazione scarpate e pendici	1.390	1.044	16,38	171	873	46	919	115		92	58	35	1.219
d6)	Adeguamento interventi di sicurezza	11.058	8.141	16,68	1.358	6.783	357	7.140	985		788	492	295	9.700
d7)	Altri interventi infrastrutturali	10.260	7.406	17,01	1.260	6.146	323	6.469	973		779	487	292	9.000
d8)	Adeguamento impianti	7.661	4.265	22,06	941	3.324	286	3.610	385	2.110	308	192	115	6.720
<b>TOTALE</b>		<b>106.788</b>	<b>80.532</b>		<b>14.311</b>	<b>66.221</b>	<b>3.597</b>	<b>69.818</b>	<b>4.323</b>	<b>3.910</b>	<b>7.563</b>	<b>4.727</b>	<b>2.136</b>	<b>92.477</b>

NOTA

Importi validati da Anas S.p.A.

AII. K





ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: L

CRITERI PER LA QUANTIFICAZIONE DEI  
BENEFICI FINANZIARI E MODALITA' DI  
RECUPERO PER INVESTIMENTI NON  
REALIZZATI O RITARDATI

## ALLEGATO L

### **Criteri per la quantificazione dei benefici finanziari e modalità di recupero per investimenti non realizzati o ritardati**

Relativamente alle opere di cui all'Art. 2 il concessionario si impegna ad accantonare, ai sensi di quanto previsto all'art. 3.2 lett. dd2), a partire dal primo esercizio di applicazione tariffaria dell' X e del K, annualmente nel passivo dello Stato Patrimoniale, nel fondo rischi ed oneri, l'importo conseguente alla mancata o ritardata esecuzione delle opere di cui all'Art. 2, rispetto alle previsioni temporali riportate nel piano economico finanziario.

Predetto importo è determinato per ciascun anno in misura pari alla somma di :

- minori ammortamenti effettivamente contabilizzati in seguito ai mancati o ritardati investimenti rispetto a quelli previsti;
- minore costo del capitale effettivamente sostenuto, determinato moltiplicando le minori immobilizzazioni nette medie effettivamente contabilizzate in seguito ai mancati o ritardati investimenti per il tasso interno di rendimento previsto.

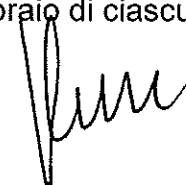
Dal valore di cui al punto precedente sono in ogni caso dedotti i minori ricavi rispetto a quelli previsti, per effetto del minor incremento tariffario riconosciuto in conseguenza delle variazioni di spesa per investimenti.

Il recupero avviene in ragione del principio di neutralità economica del Concessionario, in modo tale che questi non tragga benefici economico-finanziari dalla mancata o ritardata realizzazione degli investimenti.

Le risorse appostate su tale fondo sono destinate alla realizzazione di opere reversibili di completamento dell'autostrada in concessione, secondo quanto previsto dall'art. 17 bis. Tali importi, dalla determinazione fino all'effettivo utilizzo, sono rivalutati ad un tasso annuo pari al tasso Euribor 12 mesi.

Qualora il ritardo sia attribuibile a responsabilità del concessionario, l'accantonamento è incrementato, su richiesta del Concedente, degli oneri riconducibili a titolo sanzionatorio.

L'entità dell'accantonamento dovrà essere comunicata entro il 28 febbraio di ciascun anno.



\*\*\*\*\*

Per le opere inserite nel piano finanziario annesso alla convenzione del 29.07.1999, il concessionario si impegna ad accantonare, ai sensi di quanto previsto all'art. 3.2 lett. dd1), annualmente nel passivo dello Stato Patrimoniale, in un'apposita Riserva nominativa di Patrimonio netto espressamente indicata, l'importo relativo ai benefici finanziari, maturati nel periodo 2000-2008, conseguenti alla loro mancata o ritardata esecuzione, rispetto alle previsioni temporali riportate nel cronoprogramma annesso al presente allegato.

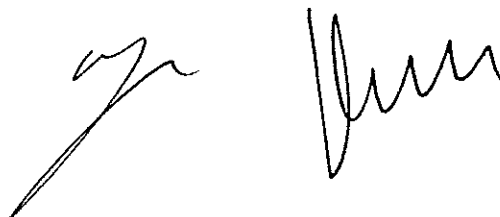
Ai fini del precedente calcolo, gli importi inclusi nel cronoprogramma sono rivalutati annualmente in base al tasso di inflazione programmato risultante dall'ultimo documento di programmazione economico finanziaria.

Il predetto importo è determinato per ciascun anno applicando gli interessi, al tasso benchmark 10 yrs EBC sulla minore spesa effettivamente contabilizzata rispetto a quella prevista.

Le risorse appostate su tale riserva sono destinate alla realizzazione di opere reversibili di completamento dell'autostrada in concessione, secondo le modalità di cui all'art. 17bis. Tali importi, determinabili in base alla tabella allegata, dalla determinazione fino all'effettivo utilizzo, sono rivalutati ad un tasso annuo pari al tasso benchmark 10 yrs EBC.

Sull'accantonamento sono, in ogni caso, dedotti i minori ricavi rispetto a quelli previsti, per effetto del minor incremento tariffario riconosciuto in conseguenza delle variazioni di spesa per investimenti.

Il beneficio finanziario dovrà essere rappresentato al netto del carico fiscale.





TANGENZIALE DI NAPOLI S.P.A.

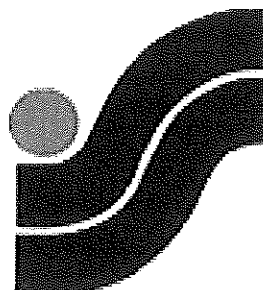
ALLEGATO L (valori in migliaia di euro)

ANNI	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TOTALE
Investimenti in beni gratuitamente devolvibili (rigo 1.8)	11.572	12.245	7.013	417	0	0	0	0	0	31.247
TOTALE PROGRESSIVO	11.572	23.817	30.830	31.247	31.247	31.247	31.247	31.247	31.247	





ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: M

CRONOPROGRAMMA DEGLI INTERVENTI

**Allegato "M" - Cronoprogramma degli interventi**

Rd.	Titolo	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
a)	Ampliamento Barraia Corso Italia										
	2.1)										
	Presentazione ed approvazione progetto di variante n° 3										
b)	Nuova stazione Zona Ospedale										
c)	Barraia Forasorfond d) Fungia/Cusani										

Rd.	Titolo	1° anno	2° anno	3° anno	4° anno	5° anno	6° anno	7° anno	8° anno	9° anno	10° anno
d1)	Adeguamenti sanitari										
	d1.1) Vasche Circulatorie										
	d1.2) Vasche A. S. Riscaldamento										
	d1.3) Vasche Riscaldamento										
d3)	Nuovi interventi di riscaldamento sanitario										
	d3.1) Tappeto Pannelli Riscaldamento										
d4)	Adeguamenti impianti gasiferi										
	d4.1) Gasiferi Circulatorie										
	d4.2) Gasiferi Vetro, M.S. Agnelli e Sottana										
d5)	Sistemazione scappate e prodotti										
	d5.1) Interventi di scappate e prodotti										
d6)	Adeguamenti impianti elettrici										
	d6.1) Adeguamenti elettrici										
d7)	Altri adeguamenti infrastrutturali										
	d7.1) Altri adeguamenti infrastrutturali										
d8)	Altri adeguamenti impianti										

\* Il completamento dei lavori, attualmente sospesi, verrà effettuato in mesi 37 a partire dalla ripresa degli studi.



**NUOVI INTERVENTI DI RISANAMENTO  
ACUSTICO**

Rifer.	INVESTIMENTO	Piano finanziario 1999	Consuntivo al 2008	Approvato Anas	Stima a finire	Importo totale commessa
d3)	<i>Interventi di risanamento acustico</i>		1.771		12.000	13.771

Rif.	Titolo	1° anno												2° anno												3° anno												4° anno											
		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												
d3)	Nuovi interventi di risanamento acustico	Lavori																																															
	d3.a) Svincoli C. Malta, rampe A e B1																																																
	d3.b) Tratto Pozzuoli/Fuorigrotta	Procedure di affidamento												Lavori																																			

L'intervento prevede l'esecuzione delle seguenti opere mirate alla mitigazione dell'impatto acustico mediante l'inserimento di barriere fonoassorbenti e l'installazione di barriere di sicurezza ad alta protezione:

- d3.a) svincoli C. Malta rampe A e B1;
- d3.b) tratto Pozzuoli - Fuorigrotta.

# ADEGUAMENTI IMPIANTI GALLERIE

Rifer.	INVESTIMENTO	Piano finanziario 1999	Consuntivo al 2008	Approvato Anas	Stima a finire	Importo totale commessa
d4)	Adegamenti impianti gallerie		903		6.046	6.949

Rif.	Titolo	1° anno												2° anno												3° anno											
		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
d4)	Adegamenti impianti gallerie	Lavori												Lavori												Lavori											
	d4.a) Galleria Capodimonte d4.b) Gallerie Vomero, M.S.Angelo e Solfatara	ANAS												Procedure di affidamento																							
		Prog. Esecutiva																																			

L'intervento prevede il rifacimento degli impianti di illuminazione e ventilazione delle seguenti gallerie d'asse:  
 d4.a) galleria Capodimonte prog. km.16+957;  
 d4.b) galleria Solfatara prog. km. 4+922, galleria Monte S.Angelo prog. km.9+239 e galleria Vomero prog. km.14+715 (progettazione in fase esecutiva).

**SISTEMAZIONE SCARPATE E PENDICI**

Rifer.	INVESTIMENTO	Piano finanziario 1999	Consuntivo 2008	Approvato Anas	Stima a finire	Importo totale commessa
d5)	<i>Sistemazione scarpate e pendici</i>		240		1.219	1.459

Rif.	Titolo	1° anno												2° anno											
		g	f	m	a	m	g	l	a	s	o	n	d	g	f	m	a	m	g	l	a	s	o	n	d
d5)	Sistemazione scarpate e pendici																								
		Lavori																							

L'intervento prevede la messa in sicurezza di alcuni costoni prospicienti l'asse autostradale in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie Solfatara .

**ADEGUAMENTO IMPIANTI DI SICUREZZA**

Rifer.	INVESTIMENTO	Piano finanziario 1999	Consuntivo al 2008	Approvato Anas	Stima a finire	Importo totale commessa
d6)	Adeguamento interventi di sicurezza		741		9.700	10.441



Rif.	Titolo	1° anno												2° anno												3° anno											
		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
d6)	Adeguamento interventi di sicurezza	Lavori																																			
	d6.a) Installazione di protezioni sui cavalcavia d6.b) Adeguamento sistemi di smaltimento acque	Prog. esecutiva		ANAS		Procedure di affidamento										Lavori																					

L'intervento prevede le seguenti attività:

- d6.a) installazione di opere di protezione sui cavalcavia lungo l'intera tratta autostradale (lavori in corso e sospesi dei quali è in fase di elaborazione la revisione del progetto da inviare all'Anas);
- d6.b) adeguamento sistema di smaltimento acque meteoriche nel tratto compreso tra Km.0+000 e km. 4+500 (progettazione in fase esecutiva).







ALTRI ADEGUAMENTI IMPIANTI

Rifer.	INVESTIMENTO	Piano finanziario 1999	Consuntivo al 2008	Approvato Anas	Stima a finire	Importo totale commessa
d8)	<i>Altri adeguamenti impianti</i>		2.035		6.720	8.755

Rif.	Titolo	1° anno												2° anno												3° anno												4° anno												5° anno											
d8	Altri adeguamenti impianti	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												Forniture												Forniture												Forniture												Forniture											
		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												Forniture												Forniture												Forniture												Forniture											
		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												Forniture												Forniture												Forniture												Forniture											

Per il dettaglio si veda la scheda successiva.



## ALTRI ADEGUAMENTI IMPIANTI

Si riportano, di seguito, le specifiche relative alle acquisizioni impianti facenti parte della scheda d8 relative agli anni oggetto di acquisizioni.

### d8) ALTRI ADEGUAMENTI IMPIANTI

	1° anno	2° anno	3° anno	6° anno	7° anno	8° anno	10° anno	Totale
IMPIANTO RADIO	0	0	0	0	0	0	1.200	1.200
CABINE DI ESASAZIONE PDG CLIMATIZZ.	400	250	0	0	0	0	0	650
PIANO AUTOMAZIONE	230	100	0	0	0	0	0	330
ADEGUAM. IMP. FABBR. DIREZ. FUORIGROTTA	0	30	0	0	40	0	40	110
ADEGUAM. IMP. FABBR. DIREZ. FUORIGROTTA sostituzione caldaie	0	0	0	0	0	200	0	200
REVIS.IMP.DI ILLUMINAZ.SVINC.PIACZ.LONGITUD.(Sostituzione cavi)	0	500	500	0	0	0	0	1.000
REVIS.IMP.DI ILLUMINAZ.SVINC.PIACZ.LONGITUD.sost pali ed armature	0	0	0	0	500	500	0	1.000
INSTALLAZIONE SECONDA POSTAZIONE TC FISSA SU POSTAZIONE DOM E	0	100	150	0	0	0	0	250
APPARATI DI TELECOMUNICAZIONE PER SISTEMA SICVE	500	0	0	0	0	0	0	500
SOSTITUZIONE CAVO FESSURATO IMP.RADIO GALLERIE	0	100	0	0	0	0	0	100
PROGETTO PILOTA PER IMP. FOTOVOLTAICO FUORIGROTTA	200	0	0	0	0	0	0	200
CONTROLLI ACCESSI TELESORVEGLIANZA P.S. FUORIGROTTA	120	0	60	70	0	0	80	330
ALLARME ESTINTORI IN GALLERIA DA RIPORTARE AL CEM	50	0	0	0	0	0	0	50
SOSTITUZIONE CENTRALE FRIGORIFERA FUORIGROTTA	130	0	0	0	0	0	0	130
MONITORAGGIO IMP ELETTRICI STAZIONE	150	0	0	0	0	0	0	150
TELEGESTIONI IMPIANTI	150	0	0	0	0	0	0	150
CABLAGGIO STRUTTURATO SALE CONCENTRATORI STAZIONI	70	0	0	0	0	0	0	70
INSTALLAZIONE SECONDA LAMPADA LED BUMPERS	0	100	100	0	0	0	0	200
BONIFICA EX LOCALI TECNICI CORSO MALTA	50	0	0	0	0	0	0	50
ADEGUAMENTI PER LAVORI ROTATORIA VIA CAMPANA	50	0	0	0	0	0	0	50



ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: N

DISCIPLINARE PER L'APPLICAZIONE DI  
SANZIONI E PENALI



Via Monzambano, 10 - 00185 Roma - Tel. 06 44461

**Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali**

Parte 1 - Disciplinare per l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al comma 86 lett. d) dell'art. 2 del Decreto Legge n. 262 del 3 ottobre 2006, convertito dalla Legge n. 286 del 24 novembre 2006

Parte 2 - Disciplinare per l'applicazione delle penali per inadempimenti contrattuali ai sensi del comma 83, lett. h) dell'art. 2 del Decreto Legge n. 262 del 3 ottobre 2006, convertito dalla Legge n. 286 del 24 novembre 2006

<b>Sommario</b>		
<b>Cap. 1</b>	<b>Limiti generali della sanzione e procedimento</b>	<b>4</b>
1.1	Campo di applicazione della sanzione	
1.2	Entità della sanzione	
1.3	Importo massimo sanzioni pecuniarie amministrative su base annua	
1.4	Competenza	
1.5	Procedimento sanzionatorio	
1.6	Decadenza	
<b>Cap. 2</b>	<b>Gli obblighi del Concessionario</b>	<b>7</b>
2..1	Individuazione degli obblighi	
<b>Cap. 3</b>	<b>Penalità</b>	<b>13</b>
3.1	Ambito di applicazione delle penali	
3.2	Entità delle penalità	
3.3.	Competenza	
3.4	Ambito ed accertamento delle penalità	
<b>Cap. 4</b>	<b>Penalità sulla Progettazione</b>	<b>15</b>
<b>Cap. 5</b>	<b>Penalità sulla Esecuzione dei Lavori</b>	<b>16</b>
<b>Cap. 6</b>	<b>Procedura per l'applicazione delle penali per le fattispecie relative alla progettazione ed all'esecuzione</b>	<b>17</b>
6.1	Procedura di applicazione delle penali	
<b>Cap. 7</b>	<b>Penalità sulle attività di esercizio</b>	<b>18</b>
7.1	Obblighi sottoposti a penale derivanti da disposizioni convenzionali	
7.2	Obblighi sottoposti a penale derivanti da disposizioni del Concedente	
7.3	Procedura di applicazione delle penali	
<b>Cap. 8</b>	<b>Il programma annuale di monitoraggio</b>	<b>22</b>
8.1	Rispetto dei livelli dei servizi	
8.2	Elementi sottoposti a valutazione e relativi standard di riferimento	
8.3	Segnalazioni di inadempimento: procedura di applicazione della penale	
<b>Cap. 9</b>	<b>Revisioni e/o integrazioni</b>	<b>29</b>

## Capitolo 1

### Limiti generali della sanzioni e procedimento

#### 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 massima che il Concessionario è tenuto a corrispondere, ferma restando la facoltà del Concedente di applicare una riduzione della sanzione fino al 20% dell'entità massima fissata nel presente disciplinare. L'entità della sanzione non potrà comunque essere inferiore ad euro 25.000.

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.

#### 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., nell'Anas S.p.A.

### 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 di Anas 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 un termine congruo non inferiore a 30 (trenta) giorni decorrenti dalla data di ricezione della comunicazione relativa all'irrogazione della sanzione. Fanno eccezione gli adempimenti agli obblighi connessi all'accantonamento dei benefici finanziari 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.

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 ad Anas S.p.A. - Ispettorato Vigilanza Concessioni 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. 26 della Convenzione Unica, queste non si intendono alternative alle sanzioni

#### 1.6. Decadenza

Fermo restando quanto disposto all'art. 9 della convenzione unica, in caso di reiterazione delle violazioni che comporti l'applicazione di sanzioni di importo superiore a quanto previsto al punto 1.3 del presente Disciplinare, per due annualità consecutive, il Concedente ha la facoltà di proporre al Ministro competente la sospensione o la decadenza della concessione.



## Capitolo 2

- Gli obblighi del Concessionario derivanti dalla convenzione di concessione, soggetti a sanzione
- Gli obblighi del Concessionario derivanti dall'art. 11, comma 5 della legge 23.12.1992, n. 498, come sostituito dal comma 85 dell'art. 1 del Decreto Legge n. 262/2006

### 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:

- 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 2 lettera h);

Art. 3, comma 2:

EURO 100.000,00

a progetto

- mancata effettuazione, secondo le modalità indicate dal Concedente, della rilevazione statistica annuale della circolazione;

Art. 3, comma 2:

EURO 200.000,00

- mancato aggiornamento della contabilità generale secondo le prescrizioni delle norme in vigore;

Art. 3, comma 2:

EURO 200.000,00

- mancata tenuta della contabilità analitica per ogni tratta autostradale oggetto di concessione relativa ai costi e ricavi inerenti alla stessa sia per la attività di costruzione e manutenzione che per le attività di gestione attuando le direttive che saranno impartite dal Concedente per la separazione contabile e amministrativa e per la verifica dei costi delle singole prestazioni per

assicurare, tra l'altro, la loro corretta disaggregazione e imputazione per ciascuna attività svolta, ai sensi dell'art. 3 comma 2 lettera k) della Convenzione Unica;

Art. 3, comma 2:

EURO 100.000,00

- mancata tenuta di una distinta contabilità analitica per le attività eventualmente svolte, non riferibili alla concessione, nonché alla trasmissione dei relativi dati al Concedente ;

Art. 3, comma 2:

EURO 50.000,00

- 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. Tali informazioni sono fornite secondo gli schemi propri della contabilità analitica, con particolare riferimento ai prezzi di regolamento delle operazioni infragruppo, questi ultimi confrontati con i prezzi di mercato;

Art. 3, comma 2:

EURO 100.000,00

- mancata trasmissione, su richiesta del Concedente e, in ogni caso, con cadenza trimestrale, delle informazioni inerenti i dati economici, finanziari, tecnici e gestionali della concessione, conformemente alle indicazioni fornite dal Concedente medesimo, anche in via telematica, nonché i rapporti di controllo e collegamento del Concessionario con altri soggetti e l'esercizio delle facoltà di cui all'art. 27 della Convenzione Unica, consentendo al Concedente ogni attività di verifica ed ispezione ritenuta opportuna in ordine alle modalità di raccolta, elaborazione e trasmissione dei dati medesimi;

Art. 3, comma 2:

EURO 25.000,00

- 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;

Art. 3, comma 2:

EURO 1.000.000,00

- mancato mantenimento di adeguati requisiti di solidità patrimoniale, come disciplinato dall'art. 3 della Convenzione Unica;

Art. 3, comma 2:

EURO 500.000,00

- 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;

Art. 3, comma 2:

EURO 200.000,00

- mancato rispetto dell'obbligo di affidare i lavori, servizi e forniture nel rispetto della normativa vigente;

Art. 3 comma 2:

EURO 25.000,00

Per ogni affidamento in violazione

- mancato rispetto dell'obbligo di sottoporre ad approvazione del Concedente gli schemi dei bandi di gara per affidamenti a terzi nei termini di cui all'art. 3 della Convenzione Unica;

Art. 3 comma 2:

EURO 25.000,00

a violazione

- mancato rispetto dell'obbligo di aggiudicare i contratti relativi alle procedure di affidamento nei termini di cui all'art. 3 della Convenzione Unica;

Art. 3 comma 2:

EURO 25.000,00

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 2:

EURO 25.000,00

a violazione

- mancato mantenimento, nel proprio statuto, della presenza nel Collegio Sindacale di un funzionario ANAS;

Art. 3, comma 2:

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 3:

EURO 50.000,00

- mancata richiesta di preventiva autorizzazione del Concedente per l'esecuzione di operazioni di cui all'Art. 10 bis, della Convenzione;

EURO 5.000.000,00

- mancato rispetto dell'obbligo di comunicare l'entità degli accantonamenti di cui all'art. 3 comma 2 lett. dd2) entro il 28 febbraio di ciascun anno;

Art. 3 comma 2:

EURO 1.000.000,00

- mancato rispetto dell'obbligo di accantonamento nei termini di cui all'art. 3 della Convenzione Unica fatte salve eventuali discordanze di calcolo o di interpretazione che non daranno luogo all'applicazione di sanzioni solo laddove sanate dal Concessionario entro un congruo termine;

Art. 3 comma 2:

EURO 2.000.000,00

- 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 6:

EURO 25.000,00

- 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 4 dell'art. 10 della Convenzione;

Art. 10, comma 7:

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 7:

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. 12:

EURO 100.000,00

- mancato rispetto dell'obbligo di corrispondere un canone annuo, nella misura di cui all'art. 13 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. 13:

EURO 50.000,00

- mancata redazione della Carta dei Servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi;

Art. 30:

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. 30:

EURO 100.000,00

- 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 25.000,00

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 25.000,00

per ogni mancata risposta

- trasmissione al Concedente di informazioni e documenti non veritieri, fatti salvi errori materiali;

di carattere tecnico

EURO 25.000,00

di carattere amministrativo

EURO 50.000,00

di carattere finanziario

EURO 100.000,00

## Capitolo 3

### Penalità

#### 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 penali, 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 penali.

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., nell'Anas S.p.A.

#### 3.4. Ambito ed accertamento delle penali.

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 del 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.

Il sistema di applicazione delle penali, per quanto attiene l'attività di monitoraggio, diviene efficace decorsi sei mesi dalla data di efficacia della Convenzione Unica.

## Capitolo 4

### Penalità sulla Progettazione

#### 4. Progettazione

Il Concedente applica al Concessionario, in caso di violazioni afferenti la progettazione, oltre alle penali di cui all' Art. 26 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 10.000,00

## Capitolo 5

### Penalità sulla Esecuzione dei lavori

#### 5. Esecuzione dei lavori

Il Concedente applica al Concessionario, in caso di violazioni afferenti l' esecuzione dei lavori, le penalità di cui all' Art 26 della Convenzione Unica.



## Capitolo 6

### Procedura per l'applicazione delle penali per le fattispecie relative alla progettazione ed all'esecuzione

#### 6.1. Procedura di 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.

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 Concedente medesimo provvede alla immediata contestazione e contestuale messa in mora del Concessionario, fissando un congruo termine che comunque, salvo i casi di urgenza, non potrà essere inferiore a venti giorni, entro il quale il Concessionario dovrà adempiere o provvedere a fornire le proprie giustificazioni. Trascorso il termine così fissato, senza che il Concessionario abbia adempiuto ovvero presentato le proprie giustificazioni ovvero queste ultime non siano state motivatamente accettate dal Concedente, 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 ad ANAS S.p.A. - Ispettorato Vigilanza Concessioni 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 dei propri obblighi.

Se per il medesimo inadempimento sono previste altresì delle sanzioni ai sensi dell'art. 25 della Convenzione Unica, le penalità non si intendono alternative alle sanzioni.

## Capitolo 7

### Penalità sulle attività di esercizio

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 che intende eseguire nell'anno successivo. La classificazione degli interventi di cui sopra è riportata nell'Allegato F alla Convenzione

Art. 3, comma 2:

EURO 10.000,00

per ogni giorno di ritardo

- mancata attivazione e mantenimento di un servizio di soccorso stradale;

Art. 3, comma 2:

EURO 1.000.000,00

- mancato adempimento dell'obbligo di apporre, a proprie spese, i segnali indicatori di avvio in autostrada sulle strade pubbliche, previo accordo con gli Enti proprietari di dette strade;

Art. 20, comma 10:

EURO 25.000,00

- apertura ed esercizio di ciascuna autostrada o dei tratti funzionali di essa in assenza di esplicita autorizzazione del Concedente;

Art. 23, comma 2:

EURO 200.000,00

- esercizio delle facoltà di cui all'art. 27 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. 27:

EURO 25.000,00

- 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. 27, 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. 27, devono prevedere analogo obbligo del terzo in favore del Concedente;

Art. 27, comma 3:

EURO 25.000,00

- 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. 27, comma 4:

EURO 25.000,00

- concessione, in assenza della preventiva autorizzazione 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. 28, comma 1:

EURO 25.000,00

per iniziativa

- qualora il valore del Q Medio del quinquennio conclusosi al 30 giugno di ciascun anno, calcolato come precisato nell'allegato C alla Convenzione unica, risulti inferiore al Q Medio determinato per il quinquennio conclusosi al 30 giugno 2006, il Concessionario è tenuto al pagamento di una penale pari a:

EURO 2.000.000,00

## 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

- mancato rispetto dell'obbligo di assicurare i servizi all'utenza autostradale nel periodo delle festività, nei termini indicati dal Concedente;

EURO 10.000,00

- 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 10.000,00

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 le pubblicità abusive apposte da terzi;

EURO 10.000,00

a violazione

- mancato rispetto dell'obbligo di trasmissione della situazione di avanzamento della spesa relativa a lavori di ordinaria manutenzione del I° semestre anno in corso, entro il 31 luglio di ciascun anno;

EURO 10.000,00

- 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 10.000,00

- 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 10.000,00

a violazione

- 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 10.000,00

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

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 Concedente medesimo provvede alla immediata contestazione e contestuale messa in mora del Concessionario, fissando un congruo termine che comunque, salvo i casi di urgenza, non potrà essere inferiore a venti giorni, entro il quale il Concessionario dovrà adempiere o provvedere a fornire le proprie giustificazioni. Trascorso il termine così fissato, senza che il Concessionario abbia adempiuto ovvero presentato le proprie giustificazioni ovvero queste ultime non siano state accettate dal Concedente, 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. 25 della Convenzione, le penalità non si intendono alternative alle sanzioni.



## Capitolo 8

### Il Programma Annuale di Monitoraggio

#### 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 ANAS 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 valutazione 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 degli 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 Gallerie - 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 Gallerie - 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. Segnaletica 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 riflettenza

- 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 verificatisi 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:  $h < 40 \text{ cm}$  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 l'allineamento con gli standard di riferimento, secondo quanto stabilito dal **Programma Annuale di Monitoraggio**, vengono effettuati da personale ANAS 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, l'ANAS 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 all'ANAS 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 dell'ANAS 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:

$$TP = N_{mr} I_{mr}$$

dove:

TP = totale penalità complessiva annua per mancati ripristini

$N_{mr}$  = numero mancati ripristini

$I_{mr}$  = importo unitario della penalità per i mancati ripristini.

Per il primo anno  $I_{mr}$  è pari a 50.000 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. verifica da parte di ANAS 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* ( $I_{us}$ ) 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:

$$S = I_{us} \times TGM \times L \times \frac{h}{24}$$

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, ovvero l'intero tronco, in caso di estesa chilometrica inferiore;
- TGM indica il volume di traffico medio annuo della tratta oggetto di blocco;
- h la durata temporale del blocco espressa in ore;
- $I_{us}$  (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 ( $N_{T15}$ ) nei quali il numero di segnalazioni verificate risulta superiore a 15 (ma minore di 30) e il numero dei tronchi ( $N_{T30}$ ) 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:

$$PS = N_{T15} I_{T15} + N_{T30} I_{T30}$$

dove:

$PS$  = totale penalità annua relativa alle segnalazioni

$I_{T15}$  = importo unitario della penale dovuta sui tronchi dove si è registrato un numero di segnalazioni maggiore di 15 ma minore di 30

$I_{T30}$  = importo unitario della penale dovuta sui tronchi dove si è registrato un numero di segnalazioni maggiore di 30.

Per il primo anno  $I_{T15}$  e  $I_{T30}$  valgono rispettivamente 20.000 euro e 40.000 euro.

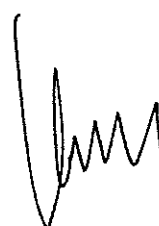
Per gli anni successivi l'importo è aggiornato nella misura del 100% dell'indice ISTAT.

## Capitolo 9

### Revisioni e/o Integrazioni.

#### 9.1. Revisioni e/o Integrazioni.

Il presente Disciplinare potrà essere integrato e/o modificato, previo accordo tra Concedente e Concessionario.







ANAS Direzione Generale



Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

Convenzione Unica  
ANAS S.p.A.  
Tangenziale di Napoli S.p.A.

---

ALLEGATO: 0

REQUISITI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE

## Requisiti di solidità patrimoniale

Il Concessionario 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:

FCO	> 1,2
SD	

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
(+)	Imposte sul reddito dell'esercizio
(-)	Imposte sul reddito corrisposte
(+)	Oneri finanziari al netto dei proventi
(+)	Ammortamenti e svalutazioni delle immobilizzazioni
(+)	Accantonamenti per rischi
(+)	Altri accantonamenti
(+)	Rettifiche di valore delle attività finanziarie
(=)	Flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito (FCO)

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 del debito (SD) è il risultato della risoluzione della seguente equazione:

s		
$\sum$	$\frac{SD}{(1+i)^t}$	= DN
t=1		

dove:

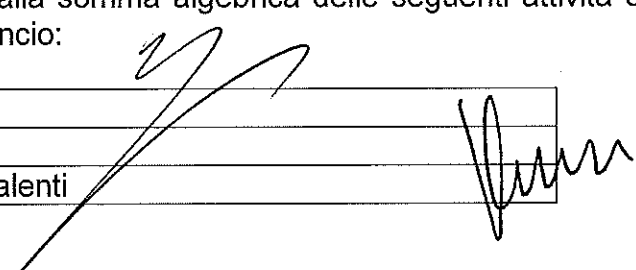
s = anni di durata residua della concessione

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 attività e passività finanziarie dello stato patrimoniale 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

In applicazione di quanto previsto alla Delibera Cipe n. 39/07 del 15 Giugno 2007, al fine di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria, prevedono l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi, quelle maturate nell'anno vengono portate ad incremento del Flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito (FCO) mentre il progressivo valore delle stesse poste figurative viene portate a decremento del Debito finanziario netto (DN).

Il debito finanziario netto (DN) è decurtato del valore di subentro, riportato nel piano finanziario allegato alla Convenzione, attualizzato al 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%.

Il debito finanziario netto (DN), 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 mercato di cui sopra.

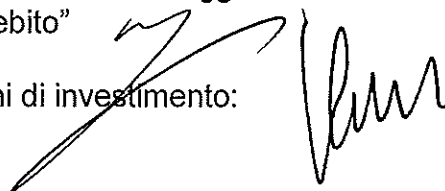
Il Concessionario è tenuto annualmente a comunicare al Concedente, entro 15 giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio, il calcolo del rapporto di cui sopra attestando il rispetto del vincolo di solidità patrimoniale richiesto pari a 1,2. Il Concessionario provvede congiuntamente a trasmettere 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. 10bis della Convenzione alla comunicazione al Concessionario del grave 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, decorsi 3 mesi dal termine assegnato, il Concessionario non abbia posto rimedio all'inadempimento, il Concedente può attivare la procedura di decadenza.

Il riequilibrio dell'indice può avvenire tramite aumenti di capitale (o forme equivalenti, quali ad esempio versamenti in conto aumenti di capitale) che sono da conteggiarsi a incremento del "Flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito"

In considerazione degli oneri conseguenti agli ingenti piani di investimento:



- l'applicazione dell'indice di solidità patrimoniale è sospeso per un periodo di grazia di 5 anni dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura, per consentire il raggiungimento della piena operatività e il regime di volumi di traffico previsti;
- dal denominatore dell'indice (il debito netto di fine esercizio) sono scomputate le forme di finanziamento non bancarie erogate da enti o società statali a condizioni diverse (e.g. ANAS, ecc...)

Inoltre sono da applicarsi i requisiti di solidità patrimoniale presenti nel piano economico-finanziario allegato alla convenzione stessa, quale il rapporto tra patrimonio netto e debiti finanziari.

