

21/02/2006

Concessionarie autostradali, cda Anas approva piani finanziari Brescia–Padova, Venezia–Padova e dell’Autocamionale della CISA

Anas lega gli incrementi tariffari all’effettiva realizzazione degli investimenti, a tutela degli utenti

Anche gli incrementi tariffari delle Società concessionarie Brescia–Padova, Venezia–Padova e dell’Autocamionale della CISA, saranno legati all’effettiva realizzazione degli investimenti previsti nei piani finanziari, così come era già stato stabilito in sede di approvazione del IV atto aggiuntivo proposto dalla Società Autostrade per l’Italia. Nella determinazione del livello di redditività del piano finanziario, le Società concessionarie dovranno inoltre tenere conto degli eventuali benefici finanziari derivati dai ritardi nell’attuazione del programma degli investimenti. Sono le due principali novità previste dal Consiglio d’Amministrazione dell’Anas SpA, in sede di approvazione dell’aggiornamento del piano finanziario e dello schema di atto aggiuntivo delle Società concessionarie Brescia–Padova, Venezia–Padova e CISA.

“L’Anas - ha dichiarato il Presidente Vincenzo Pozzi - in qualità di ente concedente e nell’ambito dei suoi poteri di vigilanza sul settore autostradale, ha esercitato un attento controllo sui piani finanziari e sui parametri che determinano l’incremento delle tariffe, consentendo così un contenimento degli aumenti futuri, a tutto vantaggio degli utenti”.

Il Presidente Pozzi ha spiegato che “gli incrementi delle tariffe di pedaggio destinati a coprire gli investimenti sulla rete, sono stati legati dall’Anas allo stato di avanzamento effettivo degli investimenti stessi. Ciò impedirà che in futuro abbiano origine benefici finanziari per le società concessionarie. Questa misura ha già trovato applicazione in occasione dell’adeguamento delle tariffe del 2006 per la concessionaria Autostrade per l’Italia, quando l’Anas, avendo rilevato investimenti realizzati inferiori a quelli previsti, ha ridotto l’incremento tariffario dal +4,86% al +2,81%, con un notevole risparmio per gli utenti”.

“Un ulteriore aspetto positivo di questi piani finanziari - ha aggiunto Pozzi - riguarda la possibilità di ‘diluire’ gli incrementi tariffari su un periodo massimo di dieci anni, contrariamente a quanto previsto dalla passata regolamentazione che non consentiva di ripartire gli incrementi tariffari su periodi maggiori di cinque anni. Questo significa che nel corso dei prossimi anni si registreranno sensibili vantaggi per l’utenza che si confronterà con degli aumenti tariffari più gradualità”.

Autostrada Brescia–Padova

Il piano economico-finanziario e il correlato schema di atto aggiuntivo approvati dal CdA dell’Anas prevedono, tra l’altro, il riconoscimento di incrementi tariffari per investimenti solo per l’effettivo avanzamento dei piani di investimento; la possibilità di distribuire su 10 anni gli incrementi tariffari legati agli investimenti; una rideterminazione della scadenza della concessione, al fine di consentire la realizzazione dell’Autostrada Valdastico (tratta Nord – Sud), già facente parte della concessione originaria; la rimodulazione del programma di investimenti e delle previsioni di traffico; lo slittamento del primo aumento tariffario al 1° gennaio 2007; la determinazione nel piano dei benefici finanziari derivati dai ritardi nell’attuazione del programma degli investimenti.

Il CdA dell’Anas ha approvato anche lo schema di convenzione regolante i rapporti tra Anas e Società

Brescia–Padova per uno stralcio attuativo del raccordo autostradale della Val Trompia.

Società Venezia–Padova

Il piano economico–finanziario e il correlato schema di atto aggiuntivo approvati dal CdA dell’Anas prevedono la realizzazione di importanti opere di inserimento ambientale relative all’attuale tangenziale autostradale di Mestre.

L’Anas non riconoscerà alla Società Venezia–Padova incrementi tariffari nel 2007-2008, come da questa richiesto, al fine di coprire i maggiori costi di manutenzione e gestione della tratta, stimati in 5,9 milioni di euro. Sarà invece la stessa Anas a corrispondere tale cifra alla concessionaria a titolo di “subentro” alla scadenza della concessione nel 2009.

Autocamionale della CISA

Il piano economico–finanziario e il correlato schema di atto aggiuntivo approvati dal CdA dell’Anas prevedono, tra l’altro, una rideterminazione della scadenza della concessione, al fine di consentire la realizzazione del tratto autostradale Parma–Nogarole Rocca, già facente parte della concessione originaria; il riconoscimento di incrementi tariffari per investimenti solo per l’effettivo avanzamento dei piani di investimento; la possibilità di distribuire su 10 anni gli incrementi tariffari legati agli investimenti; lo slittamento del primo aumento tariffario al 1° gennaio 2007; la determinazione nel piano dei benefici finanziari derivati dai ritardi nell’attuazione del programma degli investimenti.

Roma, 21 febbraio 2006
