

I R P A

ISTITUTO DI RICERCHE
SULLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

La realizzazione e la gestione di infrastrutture: il regime giuridico delle concessioni

ALLEGATO

INFORMAZIONI E DATI

1. Mappa con rete autostradale nazionale

1.1 AUSTRALIA

Figure 7: Indicative map of key national freight routes



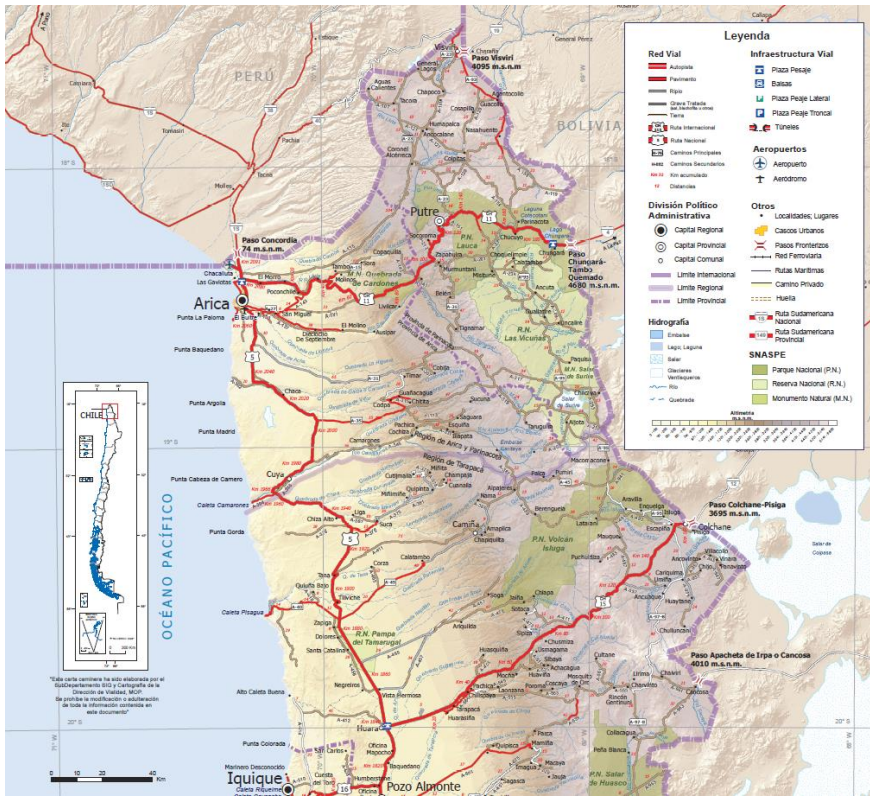
1.2 CILE

Mappa del Cile con indicazione delle regioni

N.b.: la visualizzazione dell'intera mappa cilena non può essere contenuta in poche immagini, a causa della conformazione geografica del Paese. Si propongono, di conseguenza, le aree principali; per una visione d'insieme si può fare riferimento alla Carta Caminera 2013, disponibile sul sito del Ministerio de Obras Públicas.



Le **Regioni** del Cile



Regione di ARICA (nord)



Regione di SANTIAGO (centro)



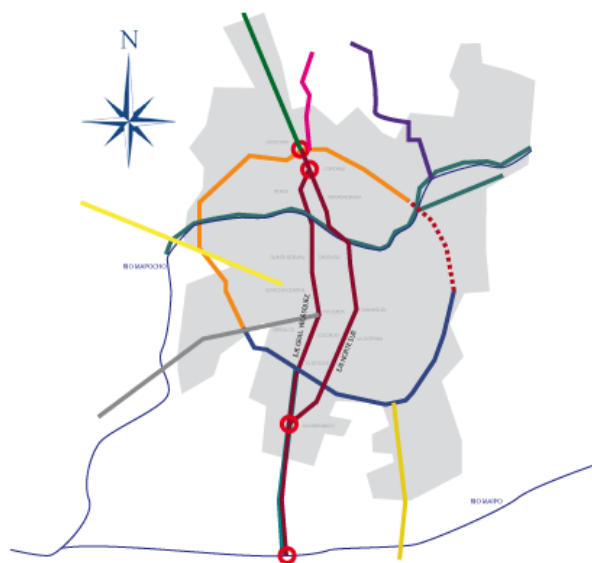
Regione di PUNTA ARENAS (sud)

Fonte: *Ministerio de Obras Públicas – Dirección de Vialidad – Carta Caminera 2013*

Autostrade in concessione a Santiago

RED DE AUTOPISTAS CONCESIONADAS

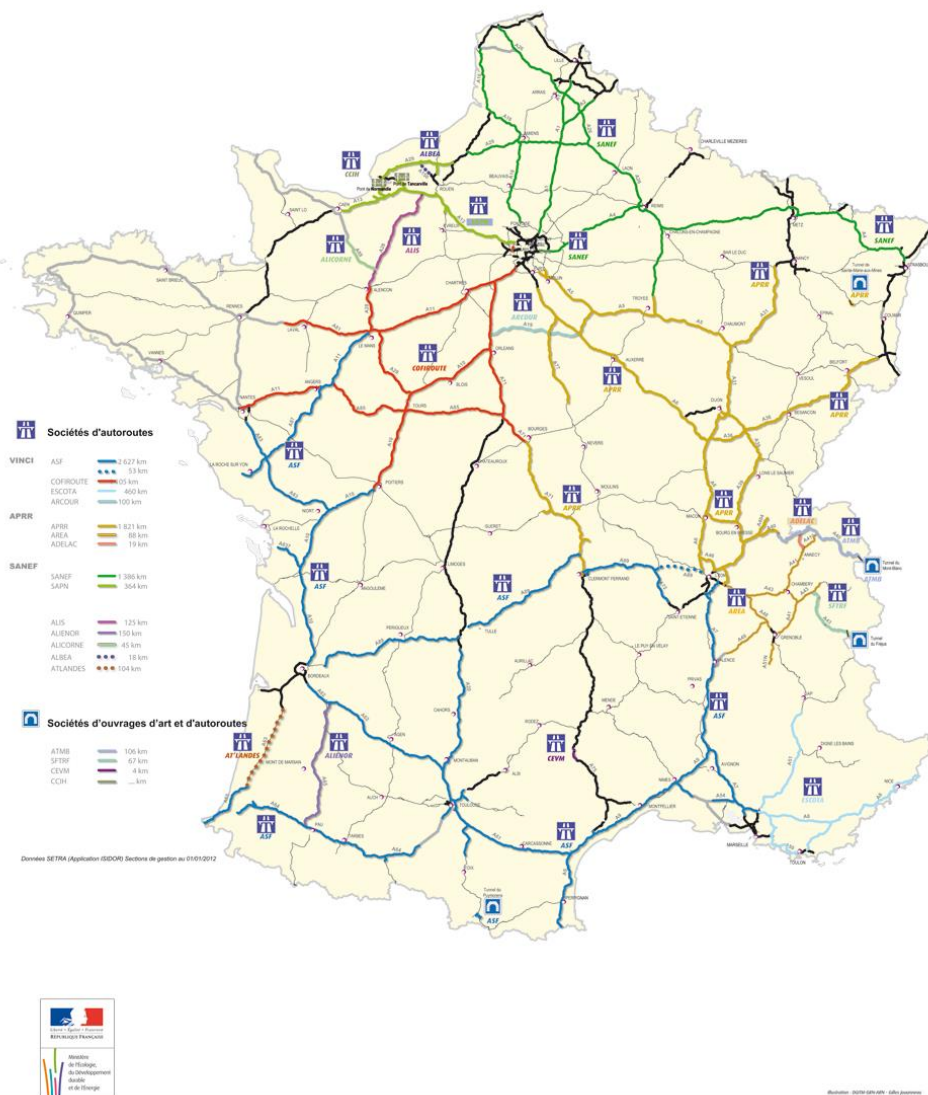
- AUTOPISTA CENTRAL
- VESPUICIO NORTE
- COSTANERA NORTE
- VESPUICIO SUR
- RUTA 68
- SANTIAGO - LOS ANDES
- SANTIAGO - LOS VILOS
- ACCESO NORORIENTE
- RUTA 78
- ACCESO SUR A SANTIAGO
- SANTIAGO - TALCA
- - - VESPUICIO ORIENTE



Fonte: *Ministerio de Obras Públicas*

1.3 FRANCIA

Réseau des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art



Fonti: Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/png/Reseau-des-societes-concessionnaires-d_autoroutestitre-centre.png

1.4 REGNO UNITO

Highways Agency Network Map



Fonte: Highways Agency – website

Legenda della nomenclatura della rete

Autostrade - prefisso M
Superstrade - categoria A con suffisso (M), con lo stesso *standard* delle autostrade
Strade statali - categoria A a singola cifra e categoria A con numerazione a due cifre (collocate radialmente in senso orario rispetto alle strade associate a cifra singola)

2. Immagini con dati su opere principali realizzate

2.1 AUSTRALIA

Australia (*report PWC 2008*)

3 Sydney's Cross City Tunnel



Table 2: Project overview: Sydney's Cross City Tunnel

Key features	Sydney's Cross City Tunnel
Project specifications	<p>Finance, design, construction, operation and maintenance of two new east-west toll road tunnels between Darling Harbour and Rushcutters Bay.</p> <p>Finance, design and construction of associated improvements in surface roads – including bus and cycle lanes, intersection improvements and pedestrian facilities.</p>
Procurement strategy	<p>PPP using a Build Own Operate Transfer (BOOT) model. Under this model, components of project are owned, operated and maintained by private sector until 18 December 2035. The CCT was designed, constructed, financed, owned, operated and maintained by the CrossCity Motorway (CCM) Consortium.</p>
Financial cost	<p>Cost of construction was \$680 million, funded by the private consortium and reimbursed by toll receipts. The total cost of the project to CCM was approximately \$1 billion, including financing costs.</p>

Source: NSW Auditor-General 2006, Performance Report- Cross City Tunnel, Sydney.

Table 3: RTA estimates of the likely economic performance of the CCT

Discount rate	PV of costs	PV of benefits	NPV	Benefit : cost ratio		NPV / initial capital cost
				Benefits – O&M	Benefits	
				D&C	D&C + O&M	
4%	\$693m	\$2,754m	\$2,061m	5.0	4.2	4.0
7%	\$576m	\$1,689m	\$1,114m	3.4	3.0	2.4
10%	\$495m	\$1,102m	\$607m	2.4	2.3	1.4

Source: RTA 2003, Cross City Tunnel: Summary of Contracts

5 Sydney’s Westlink M7



Table 7: Project overview: Sydney's Westlink M7

Key features	Sydney’s Westlink M7
Project specifications	<p>Financing, design, construction, operation and maintenance of a 40 km long, four-lane, dual carriageway motorway between the M5 motorway in Prestons and the M2 motorway (via the M4 motorway), as part of the Sydney orbital freeway and motorway circuit.</p> <p>Financing, design and construction of associated improvements to surface roads and intersections.</p> <p>Construction of pedestrian and cyclist facilities.</p> <p>Development and delivery of electronic tolling system.</p>
Procurement strategy	<p>A BOOT PPP between the NSW Government and a consortium of private sector service providers.</p> <p>The successful bidder was WestLink Motorway Group, comprised of Transurban, Macquarie Infrastructure Group, Leighton Holdings and</p>

Key features	Sydney's Westlink M7
	Abigroup.
Financial cost	\$1.54 billion for design and construction of the Westlink M7 \$690 million for connecting road works and financing \$2.23 billion total cost

Table 8: Traffic usage for Westlink M7

	September Qtr 2008	September Qtr 2007	% change
Average daily revenue - net GST (Transurban)	429,533	381,742	12.5
Average daily revenue - GST inclusive (MIG)	495,033	446,019	12.5
Average workday trips	133,689	126,135	6.0
Average daily trips	119,592	112,145	6.6
Average daily tolled VKT	1,528,351	1,435,529	6.5
Average daily total VKT	1,837,026	1,736,356	5.8

Sources: Transurban and Macquarie Infrastructure Group

Table 9: RTA estimates of likely economic performance of Westlink M7

Discount rate	PV of costs	PV of benefits	NPV	Benefit:cost ratio		NPV / initial capital cost
				Benefits – O&M D&C	Benefits D&C + O&M	
4%	\$2,014 m	\$10,450 m	\$8,437 m	5.7	5.1	4.7
7%	\$1,750 m	\$6,374 m	\$4,625 m	3.6	3.4	2.7
10%	\$1,607 m	\$4,332 m	\$2,725 m	2.8	2.7	1.8

Source: RTA 2003, Westlink M7 motorway: Summary of contracts, p. 5.

7 Melbourne CityLink

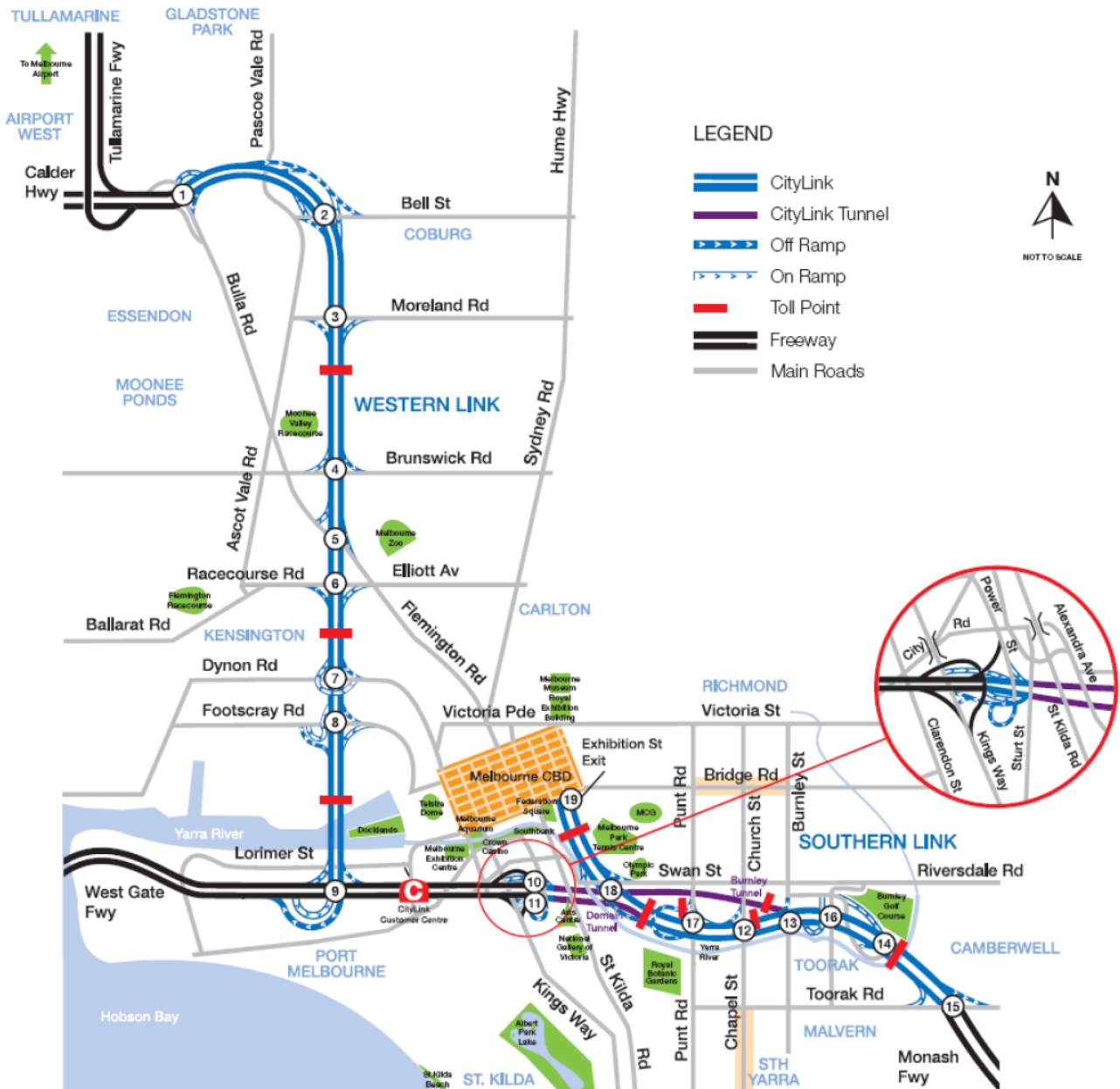


Table 13: Project overview: Melbourne CityLink

Key features	Melbourne CityLink
Project specifications	<p>The Melbourne CityLink links the Tullamarine, West Gate and Monash freeways to Melbourne airport, port and industrial centres. CityLink by-passes the CBD, and uses electronic tolls.</p> <p>The project involved the construction, operation and maintenance of two sections.</p> <p>The Western link comprising 13.4 kilometers of new and upgraded freeway which included:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Upgrade of the Tullamarine Freeway to eight lanes between Bulla Road and Flemington Road; • a six-lane elevated road through West Melbourne; and • a connecting bridge over the Yarra River to the West Gate Freeway. <p>The Southern Link comprising 8 kilometers included:</p> <ul style="list-style-type: none"> • two three-lane tunnels (the 3.4 kilometre Burnley Tunnel and the 1.6 kilometre Domain Tunnel); and • an upgrade to the existing freeway to five and six lanes between the city and the city end of the Monash Freeway. <p>An additional extension called the Exhibition Street extension was added in 1997 to create a direct link between Exhibition Street and the Monash Freeway (See map below).</p>
Procurement strategy	<p>The Melbourne CityLink project was designed using the BOOT model.</p> <p>A contract was entered into between the Victorian Government and Transurban CityLink Limited (Transurban) in October 1995. Transurban was required to design, build, finance, operate, levy tolls and maintain CityLink for a period of 34 years ending on 14 June 2034.</p> <p>To date, three different authorities have been in charge of the project:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Melbourne City Link Authority was in charge of developing the project between December 1994 to February 2002; • Office of the Director, Melbourne City Link replaced the Melbourne City Link Authority up until June 2004 when the focus moved to contractual management, and customer services tolling products, and a major review of public safety and traffic management aspects was undertaken; and • VicRoads has been responsible since June 2004. It has implemented additional customer services
	<p>improvements such as the 'late toll invoicing', allowing motorists who use CityLink and who have not registered to be issued with an invoice (instead of a fine).</p>
Financial cost	\$2 billion

2.2 CILE

Ruta 5 “Panamericana”, Tratto Talca - Chillán



Con una superficie di 193 chilometri, questa strada ha generato maggiore fluidità del traffico nelle regioni di Maule e Bio Bio, assicurando maggiore sicurezza sia agli utenti che agli abitanti delle città adiacenti.

Il tratto della “Ruta 5 Sud”, in particolare, ha generato un beneficio diretto per il trasporto di merci nazionale, interregionale e internazionale, nonché per il traffico veicolare leggero, così come il flusso del traffico locale e interprovinciale.

Gli impatti positivi favoriscono le città di Rio Claro, San Rafael, Talca, Maule, San Javier, Villa Alegre, Linares, Longford, Retiro e Parral, nella regione Maule, e di Ñiquén, San Carlos, San Nicolas, Chillán Chillán Viejo in Bio Bio Regione VIII. Vengono valorizzati il loro sviluppo, l'agricoltura, il vino, le attività industriali, forestali, commerciali, turistiche, i trasporti e i servizi.

Regioni del Maule y Bio Bio

Durata della concessione: 19 anni

Investimento realizzato: 7.918.970

Società concessionaria: Talca - Chillán Sociedad Concesionaria S.A.

Decreto di aggiudicazione: D.S. MOP N° 21 del 12 gennaio 1996

Fonti: *Coordinacion de obras publicas*

Messa in servizio provvisoria: 11 ottobre 1999

Messa in servizio definitiva: 24 aprile 2000

Inizio della concessione: 13 marzo 1995

Fonte: www.mop.cl



Autostrade della Regione di Antofagasta

Il progetto consiste nel migliorare gli *standard* delle principali rotte della regione di Antofagasta, con un ampliamento a quattro corsie della *Ruta 1*, tra la regione nord di Antofagasta e Mejillones. Sono state realizzate quattro corsie della *Ruta 5*, tra Uribe e Carmen Alto, l'apertura della B400 (strada semplice) e l'inserimento di nuove corsie sulla *Ruta 26* (strada rialzata).

Sono state migliorate altresì le condizioni di sicurezza, i collegamenti che incorporano strutture e sottopassaggi, incroci regolamentati a livello. Infine, sono state costruite strade di servizio, una nuova illuminazione, percorsi pedonali.

Questo progetto darà accessibilità diretta a ciascun polo di sviluppo della regione di Antofagasta, su una lunghezza di 201 km, migliorando la qualità delle strade principali della zona.

Dati del progetto

Area: Regione di Antofagasta

Investimenti realizzati: 7.750.000

Decreto di aggiudicazione: D.S. N° 137 del 15 febbraio 2010

Inizio del termine di concessione: 7 aprile 2010

Durata della concessione: 245 mesi

Società concessionaria: Autopistas de Antofagasta S.A

Fonte: www.mop.cl

Sistema Norte-Sur



L'autostrada Centrale ha fatto parte del primo programma Awards urbani, lanciato dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1995.

Diventata operativa nel dicembre 2004, l'opera è stata la prima autostrada urbana della regione metropolitana soggetta a concessione. Ha una estensione di 60 km, suddivisa in due aree principali: a) asse nord-sud, per una lunghezza di 39,5 km, che si estende, a sud, dalla riva settentrionale del fiume Maipo fino alla circoscrizione Amerigo Vespucci e, a nord, nella zona di Quilicura; b) asse generale Velásquez, con lunghezza approssimativa di 21 km, che si estende dalla Ruta 5 Sud (Las Acacias) fino alla sua confluenza con la Ruta 5 Nord.

Al fine di fornire una migliore connettività agli utenti, sono state aggiunte ulteriori opere, per un valore complessivo di 43 milioni dollari, tra cui il collegamento Balmaçada (aperto il 1 luglio 2014) e Generale Velásquez (con l'inizio

della costruzione aggiunta prevista nel quarto trimestre 2014)

Dati del progetto

Región: Región Metropolitana

Inversión Materializada: 28.232.474

Volumen:

Decreto de Adjudicación: D.S. MOP N°4.153 del 14 septiembre de 2000

Puesta en servicio Provisoria: 19/04/2005 0:00:00

Puesta en servicio definitiva: 30/11/2006 0:00:00

Inicio plazo Concesión: 30/07/2001 0:00:00

Plazo de concesión : 30 años

Termino de Concesión:

Sociedad concesionaria: Autopista Central S.A

Fonte: www.mop.cl

2.3 REGNO UNITO

CONTRATTI DI CONCESSIONE (*CONCESSION AGREEMENTS*)

M6 Toll Road (BNRR - The Birmingham Northern Relief Road)

Il progetto iniziale, elaborato nel 1980, è stato oggetto di una *public inquiry* per la realizzazione di una "traditional publicly-procured road". Dopo otto anni (1980-1988), il Governo – che si confrontava con un momento di recessione – prese la decisione di attrarre finanziamenti privati per l'opera mediante PPP.

Nel 1992, il Ministero dei Trasporti ha affidato la concessione di costruzione e gestione – soggetta alla disciplina del *New Roads and Street Works Act* del 1991 – alla Midland Expressway Limited (MEL), partecipata dall'australiana Macquarie al 75% e dall'italiana Autostrade S.p.a. al 25%. L'investimento complessivo di 750 milioni di sterline è stato coperto da prestiti bancari per 583 milioni (78%), contributo governativo di 20 milioni (3%), *equity* per 147 milioni (19%).

L'autostrada è inclusa tra gli "*statutory tolled undertakings*" con l'adozione di due *orders* (The Birmingham Northern Relief Road Toll Order 1998 No. 124 e The Birmingham Northern Relief Road and Connecting Roads Scheme 1998 No. 121), i quali sono stati oggetto di *legal challenge* da parte dei comitati locali contrari alla realizzazione del progetto (EWHC, Case No: CO/4553/98).

La concessione ha una durata di 53 anni.

I lavori di costruzione – terminati nel 2003 – sono stati affidati al gruppo CAMBBA, il cui *Construction Agreement* ha dato luogo a contenzioso con il concessionario per quanto concerne le modifiche al progetto originario richieste dalla parte pubblica ([2005] EWHC 2810 TCC; [2005] EWHC 2963TCC; [2006] EWHC 1505 TCC).

La regolamentazione tariffaria prevede la completa libertà di fissazione delle tariffe a carico degli utenti (*real toll*) da parte del concessionario (con possibilità di revisione due volte l'anno) e non sono previsti poteri esercitabili della parte pubblica. Ciò è consentito – spiega il *Department for Transport* nel report annuale (*Statutory tolled undertakings and road user charging schemes in the UK*) – in ragione del fatto che il concessionario non opera in regime di monopolio e gli utenti hanno la possibilità di scegliere il tratto originario alternativo e gratuito. L'ultima revisione delle tariffe risale al 1° marzo 2011.

Fonte: Department for Transport - website

CONTRATTI DBFO IN ESSERE AL 1° GENNAIO 2014


Elenco:

- 1) A69 Carlisle to Newcastle
- 2) A417/419 Swindon to Gloucester
- 3) A1(M) Alconbury to Peterborough
- 4) M1/A1 Lofthouse to Bramham Link Road
- 5) A19 Dishforth to Tyne Tunnel
- 6) M40 Denham to Warwick
- 7) A30 Exeter to Bere Regis
- 8) A50 Stoke to Derby Link
- 9) A1 Darrington to Dishforth
- 10) A249 Stockbury (M2) to Sheerness
- 11) M25 – Connect Plus

Fonte: Highways Agency - website


1) A69 Carlisle to Newcastle

Dati di dettaglio del progetto

	Lunghezza della strada	52.2 miglia (84 km)
	Costi stimati di costruzione	£ 9,4 milioni (€ 11,8 milioni)
	Aggiudicazione contratto del	12 gennaio 1996
	Inizio del contratto	1 aprile 1996
	Apertura al traffico	22 maggio 1997
	Durata/Fine del contratto	30 anni - 1 aprile 2026
	DBFO Company	Road Link Limited
	Tipo di strada	Single/Dual Carriageway
	Azionisti	Morrison Construction, Christiani & Neilson Ltd, Henry Boot Construction, Impregilo SpA, ASTM SIAS e Pell Frischmann
	Società affidataria di servizi	NPLG (North Pennine Link Group)

2) A417/419 Swindon to Gloucester


Dati di dettaglio del progetto

	Lunghezza della strada	32.31 miglia (52 km)
	Costi stimati di costruzione	£ 110 milioni (€ 138,6 milioni)
	Aggiudicazione contratto del	8 febbraio 1996
	Inizio del contratto	1 aprile 1996
	Apertura al traffico	DBFO Co Improvements: Cirencester Stratton Bypass — 9 dicembre 1997 Latton Bypass — 24 dicembre 1997 North of Stratton to Nettleton Improvements — 16 gennaio 1998

		HA Major Projects Improvements: Commonhead Flyover — 5 febbraio 2007 Blunsdon Bypass — 15 novembre 2008
	Durata/Fine del contratto	30 anni – 1 aprile 2026
	DBFO Company	Road Management Services (Gloucester) Limited
	Tipo di strada	Single/Dual Carriageway
	Azionisti	KBR, Abertis Motorways Limited, Barclays Infrastructure Investors Limited
	Società affidataria di servizi	AMEC, Dragados, Alfred McAlpine, Brown & Root

3) A1(M) Alconbury to Peterborough

Dati di dettaglio del progetto

	Lunghezza della strada	13.04 miglia (21 km)
	Costi stimati di costruzione	£ 128 milioni (€ 161,2 milioni)
	Aggiudicazione del contratto	8 febbraio 1996
	Inizio del contratto	1 aprile 1996
	Apertura al traffico	31 ottobre 1998
	Durata/Fine del contratto	30 anni – 1 aprile 2026
	DBFO Company	Road Management Services (Peterborough) Limited
	Tipo di strada	Motorway
Azionisti	Barclays Integrated Infrastructure Fund, Kellogg Brown & Root, Abertis Motorways UK Limited	

	Società affidataria di servizi	Ringway Infrastructure Services Limited, Clearview Traffic (Golden River)
--	--------------------------------	---

4) M1-A1 Lofthouse to Bramham Link Road


Dati di dettaglio del progetto

	Lunghezza della strada	18.64 miglia (30 km)
	Costi stimati di costruzione	£ 200 milioni (€ 252 milioni)
	Aggiudicazione del contratto	26 marzo 1996
	Inizio del contratto	Luglio 1996
	Apertura al traffico	4 febbraio 1999
	Durata/Fine del contratto	30 anni - Luglio 2026
	DBFO Company	Yorkshire Link Limited, trasformata in Connect M1-A1 Limited (con stesso azionariato)
	Tipo di strada	2 to 6 Lane Dual Carriageway
	Azionisti	Balfour Beatty & Barclays Infrastructure Investors
Società affidataria di servizi	Balfour Beatty Joint Venture	

5) A19 Dishforth to Tyne Tunnel

Dati di dettaglio del progetto


	Lunghezza della strada	73.32 miglia (118 km)
	Costi stimati di costruzione	£ 29,4 milioni (€ 37 milioni)
	Aggiudicazione del contratto	14 ottobre 1996
	Inizio del contratto	24 febbraio 1997

	Apertura al traffico	2 settembre 1998
	Durata/Fine del contratto	30 anni – 24 febbraio 2027
	DBFO Company	Autolink Concessionaries (A19) Limited
	Tipo di strada	2 and 3 Lane Dual Carriageway
	Azionisti	PFI Investors Limited
	Società affidataria di servizi	Sir Robert McAlpine

Nel 2007, l'autorità locale (Tyne & Wear Passenger Transport Authority) ha affidato i lavori per la costruzione del New Tyne Crossing a Bouygues Travaux Publics. Il contratto di concessione, di durata trentennale, comprende la progettazione e la costruzione di un tunnel a due corsie, il rinnovamento delle due corsie esistenti, la costruzione del casello per il pedaggio.

6) M40 Denham to Warwick


Dati di dettaglio del progetto

	Lunghezza della strada	75.81 miglia (122 km)
	Costi stimati di costruzione	£ 65 milioni per la Junction 1A-3 (€ 81,9 milioni)
	Aggiudicazione del contratto	8 ottobre 1996
	Inizio del contratto	6 gennaio 1997
	Apertura al traffico	22 dicembre 1998
	Fine del contratto	30 anni – 6 gennaio 2027
	DBFO Company	UK Highways M40 Limited
	Tipo di strada	Motorway
	Azionisti	John Laing Investments Limited and Semperian Holdings
Società affidataria di servizi	DBFO Construction Contractors, Tarmac & Laing Construction, Current Contractors Carillion	

		Highways Maintenance & Golden River
--	--	-------------------------------------


7) A30 Exeter to Bere Regis

Dati di dettaglio del progetto

	Lunghezza della strada	63.38 miglia (102 km)
	Costi stimati di costruzione	£ 75,7 milioni (€ 95,3 milioni)
	Aggiudicazione contratto	del 24 luglio 1996
	Inizio del contratto	1 ottobre 1996
	Apertura al traffico	Puddletown Bypass — 16 aprile 1999 Honiton to Exeter — 9 febbraio 2000
	Durata/Fine del contratto	30 anni - 1 ottobre 2026
	DBFO Company	Connect A30/A35 Limited
	Tipo di strada	Single and Dual Carriageway
	Azionisti	In un primo tempo: BICC plc, Philipp Holzmann AG and WS Atkins In un secondo tempo: Balfour Beatty Investment and Barclays Infrastructure Investors Limited
Società affidataria di servizi	Balfour Beatty, Tilbury Douglas, Deutsche Asphalt GmbH	

8) A50 Stoke to Derby Link

Dati di dettaglio del progetto

	Lunghezza della strada	35.42 miglia (57 km)
	Costi stimati di costruzione	Doveridge Bypass — £ 20,6 milioni (€ 25,9 milioni)
	Aggiudicazione contratto	del 20 maggio 1996

	Inizio del contratto	1 Luglio 1996
	Apertura al traffico	Doveridge Bypass — 6 Marzo 1998
	Durata/Fine del contratto	30 anni – 30 Giugno 2026
	DBFO Company	Connect A50 Limited
	Tipo di strada	2 and 3 Lane Dual Carriageway
	Azionisti	Balfour Beatty & Barclays Integrated Infrastructure Investors
	Società affidataria di servizi	BBTA Joint Venture, Balfour Beatty, Tilbury Douglas, Deutsche Asphalt GmbH

9) A1 Darrington to Dishforth


Dati di dettaglio del progetto

	Lunghezza della strada	32.93 miglia (53 km)
	Costi stimati di costruzione	£ 245 milioni (€ 308,7milioni)
	Aggiudicazione del contratto	13 Febbraio 2003
	Inizio del contratto	7 Maggio 2003
	Apertura al traffico	<p>Programma di implementazione dei lavori:</p> <p>A1(M) Wetherby to Walshford — August 2005</p> <p>A1(M) Ferrybridge to Hook Moor — 20 January 2006</p> <p>A1 Bramham to Wetherby ECI scheme — start of works May 2007</p>
	Fine del contratto	33 anni – 7 maggio 2036
	DBFO Company	Road Management Services (Darrington) Ltd (RMS)
	Tipo di strada	Dual 3 lane motorway

	Azionisti	3i Group plc Semperian Kellogg Brown & Root Limited
	Società affidataria di servizi	Tarmac/AECOM

10) A249 Stockbury (M2) to Sheerness

Dati di dettaglio del progetto

	Lunghezza della strada	10.56 miglia (17 km)
	Costi stimati di costruzione	£ 100 milioni (€ 126)
	Aggiudicazione del contratto	19 febbraio 2004
	Inizio del contratto	Aprile 2004
	Apertura al traffico	Luglio 2006
	Completamento dei lavori di miglioramento	Febbraio 2007
	Durata/Fine del contratto	30 anni - Aprile 2034
	DBFO Company	Sheppey Route Limited
	Tipo di strada	Dual 2 Lane all purpose carriageway and single carriageway Dopo l'apertura al traffico della nuova strada, la vecchia A249 è stata declassata e la responsabilità per il suo funzionamento e la manutenzione è passata al Kent County Council
	Azionisti	Carillion Private Finance Barclays European Infrastructure Road Limited
Società affidataria di servizi	Carillion Construction Limited Carillion Highway Maintenance	

11) M25

L'M25 è il raccordo che circonda Londra ed è una delle autostrade più trafficate d'Europa. Costituisce il fulcro della rete autostradale e, nei tratti più trafficati, circolano fino a 200.000 veicoli al giorno. È notevolmente congestionato nelle ore di punta, durante la manutenzione e gli incidenti stradali. Ciò causa ritardi e aumenta, a sua volta, il rischio di incidenti stradali.

Nel 2001, è stato commissionato lo studio **ORBIT Multi-modal Study**, al fine di esaminare i problemi attuali e futuri della circolazione intorno a Londra e per individuare una strategia di gestione sostenibile a lungo termine della M25, tale da soddisfare gli obiettivi del Governo per il settore dei trasporti e risolvere le problematiche riscontrate sul tratto autostradale. La strategia del Ministro dei Trasporti, alla luce dello studio, ha previsto un programma graduale di ampliamento di alcuni tratti di M25, combinato con misure per un migliore utilizzo dell'autostrada esistente e la promozione di interventi per ridurre il traffico e incoraggiare più scelte di viaggio alternative alle autovetture.

A seguito di una valutazione di varie alternative, la Highways Agency ha concluso che far ricadere i lavori di ampliamento nell'ambito di un unico grande contratto DBFO consentisse di raggiungere il *value for money* e di ottenere un servizio di alta qualità in questo tratto strategicamente vitale della rete stradale.

Il 20 maggio 2009, il contratto è stato affidato a Connect Plus, una società costituita da Balfour Beatty, Skanska, WS Atkins e Egis Projects. 16 banche commerciali, oltre alla Banca Europea per gli Investimenti, hanno deciso di finanziare il progetto.

Secondo le condizioni contrattuali, Connect Plus è tenuta a svolgere un programma di grande ampliamento della maggior parte dell'autostrada e altri lavori, compresi i miglioramenti del tunnel Hatfield, e ad assumere la responsabilità per i lavori di manutenzione ordinaria e invernale.

Il costo del progetto per l'intera durata di 30 anni è di circa 6,2 miliardi di sterline (7,8 miliardi di euro), compresi i costi di gestione e manutenzione fino al 2039.

A novembre 2010, il NAO ha pubblicato un rapporto critico sull'affidamento del contratto (*Procurement of the M25 private finance contract*), concludendo che avrebbe potuto raggiungere una convenienza economica superiore. Nel rapporto si osserva che la lentezza con cui è stato portato avanti la procedura di affidamento da parte della Highways Agency ha comportato maggiori costi di finanziamento nella crisi del credito (per un 24%) e che l'Agenzia non sarebbe stata celere nell'esaminare le alternative potenzialmente più convenienti dell'ampliamento. Il NAO ha stimato che il risparmio derivante da un affidamento, con modalità tradizionali, dell'esecuzione di una corsia aggiuntiva avrebbe potuto attestarsi tra i 400 milioni e 1 miliardo di sterline.

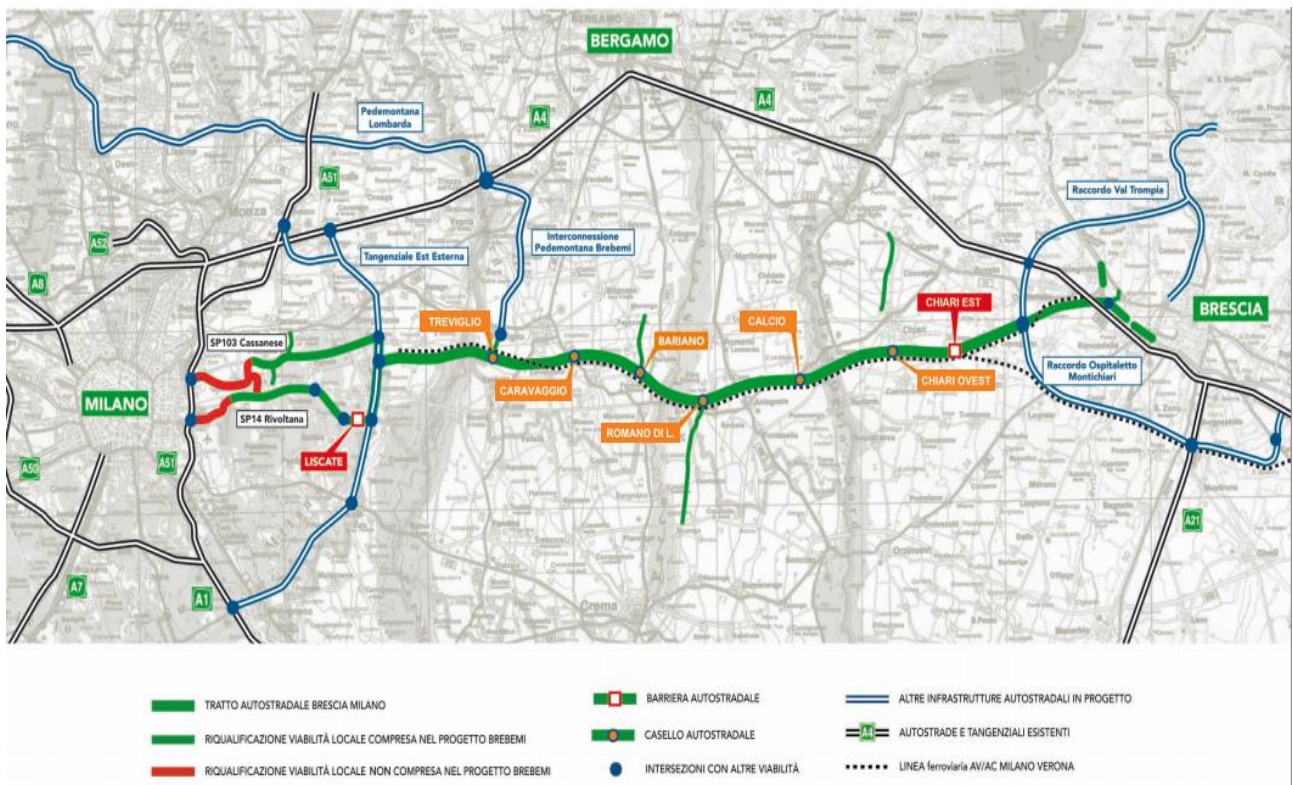
Il rapporto del NAO è stato seguito a febbraio 2011 dalla pubblicazione di un secondo rapporto da parte del Committee of Public Accounts della House of Commons (*M25 Private Finance Contract*). Il Comitato ha concluso che la Highways Agency avrebbe sovrastimato il costo per la gestione e manutenzione della strada nella durata trentennale del contratto. Ha inoltre contestato all'Agenzia (come anche il NAO) di non aver considerato l'esecuzione di una corsia aggiuntiva come soluzione alternativa.

Dati di dettaglio del progetto

	Lunghezza della strada	63.4 miglia (102 km)
	Costi stimati di costruzione	£ 6,2 miliardi (€ 7,8 miliardi)
	Aggiudicazione del contratto	20 maggio 2009
	Inizio dei lavori di miglioramento	Maggio 2009

	Durata/Fine del contratto	30 anni - Maggio 2039
	DBFO Company	Connect Plus
	Tipo di strada	Dual 3 lane all-purpose carriageway and dual 4 lane all-purpose carriageway
	Azionisti	Balfour Beatty, Skanska, WS Atkins and Egis Projects

2.4 ITALIA



Collegamento Autostradale di Connessione tra le Città di Brescia e Milano Investimenti inclusi oneri finanziari 2,338 miliardi per 62,1 km

Fonti: www.brebemi.it

3. Opere prioritarie da realizzare

3.1 AUSTRALIA

Australia (National Infrastructure Plan 2013)

Submissions to Infrastructure Australia in 2012-13

Submission title	Proponent	Submission title	Proponent	Submission title	Proponent
Transforming our cities		Transport plan for Far West New South Wales*	New South Wales Government	Newcastle Port – Kooragang Island Connectivity*	New South Wales Government
Brisbane TransitWays – Northern and Eastern ³	Queensland Government	Victorian National Managed Motorways – Monash Freeway, High Street to Warrigal Road	Victorian Government	Port Botany and Sydney Airport Transport Improvement Plan	New South Wales Government
Ipswich Motorway (Rocklea to Darra)*	Queensland Government	Victorian National Managed Motorways – Monash Freeway, Warrigal Road to Clyde Road	Victorian Government	Western Interstate Freight Terminal	Victorian Government
Brisbane Inner Rail*	Queensland Government	Melbourne Metro	Victorian Government	Port of Hastings	Victorian Government
Pacific Motorway – Gateway Motorway to Tugun Upgrade*	Queensland Government	Dandenong Rail Capacity	Victorian Government	Bunbury Outer Ring Road ⁶	Western Australian Government
Pacific Motorway – Mudgeeraba to Varsity Lakes, capacity upgrade ⁶	Queensland Government	Growth areas transport package*	Victorian Government	Port Hedland – Great Northern Highway Overpass ⁵	Western Australian Government
Queensland National Managed Motorways – Bruce Highway, Carseldine to Caboolture ⁶	Queensland Government	Removing level crossings	Victorian Government	Northern Connector	South Australian Government
Queensland National Managed Motorways – Pacific Motorway; Gateway Motorway to Tugun ⁵	Queensland Government	Avalon Airport Link	Victorian Government	A national freight network	
New South Wales National Managed Motorways – M4 Motorway*	New South Wales Government	Airport Rail Line*	Western Australian Government	Toowoomba Second Range Crossing	Queensland Government
Western Sydney bus and road upgrades – North West integration package ⁶	New South Wales Government	Perth Rapid Transit*	Western Australian Government	Warrego Highway Upgrade Program – Hildon to Morven	Queensland Government
Inner Sydney Regional Bike Network*	New South Wales Government	Thornlie line to Mandurah line*	Western Australian Government	Landsborough to Beerburum rail duplication ¹	Queensland Government
Sydney Light Rail*	New South Wales Government	Adelaide East – West Bus Corridor*	South Australian Government	Mount Isa to Townsville Rail Corridor Upgrade	Queensland Government
Western Sydney road upgrades: west and southwest accessibility*	New South Wales Government	South Road Upgrade	South Australian Government	Bruce Highway road safety*	Queensland Government
		Adelaide public transport plan*	South Australian Government	Bruce Highway flood immunity bridges ⁷	Queensland Government
		City to Gungahlin Transit Corridor*	Australian Capital Territory	Bruce Highway pavement strengthening ⁸	Queensland Government
		Competitive international gateways			
		Gateway Motorway Upgrade North	Queensland Government		

* New proposal this year

Submissions to Infrastructure Australia in 2012-13

Submission title	Proponent	Submission title	Proponent	Submission title	Proponent
Bruce Highway Caloundra Road to Sunshine Motorway*	Queensland Government	High Productivity Freight Vehicles Upgrade Package*	Victorian Government	Burnie to Hobart Freight Corridor	Tasmanian Government
Cunningham Highway*	Queensland Government	High Capacity Test Line Signalling – Pilot project	Victorian Government	Tasmanian Rail Revitalisation Program	Tasmanian Government
Bruce Highway – Yeppen Floodplain*	Queensland Government	Outer Metropolitan Ring Road*	Victorian Government	Adaptable and secure water supplies	
F3 Widening – Tuggerah to Doyalson*	New South Wales Government	Murray Basin Transcontinental Rail Link*	Victorian Government	Tasmanian Irrigation ³	Tasmanian Government
Automatic Train Protection and Automatic Train Operation*	New South Wales Government	Shepparton bypass*	Victorian Government	Essential Indigenous infrastructure	
WestConnex*	New South Wales Government	Western Highway; Ballarat to Stawell*	Victorian Government	Tanami Road Upgrades*	Northern Territory Government
Scone – rail level crossing*	New South Wales Government	Princes Highway East Duplication; Traralgon to Sale*	Victorian Government	Anangu Pitjantjatjara Yankunytjatjara (APY) Lands – road upgrades*	South Australian Government
Singleton – Gowrie Gates underpass*	New South Wales Government	North West Coastal Highway – Minilya to Barradale*	Western Australian Government	Creation of a true national energy market	
Moorebank Intermodal supporting infrastructure*	New South Wales Government	Leach Highway/High Street upgrade*	Western Australian Government	No proposals submitted against this theme.	
Princes Highway – Gerringong to Nowra*	New South Wales Government	Great Northern Highway – Muchea to Wubin*	Western Australian Government	Digital infrastructure	
Second Bridge over Clarence River at Grafton*	New South Wales Government	Parth Darwin National Highway – Swan Valley Bypass*	Western Australian Government	No proposals submitted against this theme.	
Bridges for the Bush program 1*	New South Wales Government	Metropolitan Grade Separation*	Western Australian Government		
Bridges for the Bush program 2*	New South Wales Government	Fremantle Integrated Transport Bridge*	Western Australian Government		
New England Highway – Belford to Golden Highway*	New South Wales Government	Albany Ring Road*	Western Australian Government		
M80 Ring Road Upgrade*	Victorian Government	Northern Rail Corridor capacity improvements*	South Australian Government		
East West Link	Victorian Government				

* New proposal this year.

2013 Infrastructure Priority List⁹

	Early stage Initiatives in this category address a nationally significant issue or problem, but the identification or development of the right solution is at an early stage.	Real potential Initiatives in this category clearly address a nationally significant issue or problem and relevant options are being considered.	Threshold Initiatives in this category have strong strategic and economic merit. It is highly likely that the project will deliver economic benefits exceeding costs incurred.	Ready to proceed Initiatives in this category meet all of Infrastructure Australia's criteria.
Transforming our cities	Brisbane to Gold Coast Transport Strategy (Qld) ¹⁰ Brisbane Inner Rail (Qld; \$302m) Inner Sydney Regional Bike Network (NSW; \$185m) Sydney Light Rail (NSW; \$1,600m) Growth areas transport package (Vic; \$1bc) Airport Rail Line (WA; \$2,015m) Perth Rapid Transit (WA; \$1,882m) Canberra Transit Corridor (ACT; \$1bc) Capacity Improvements and Expansion of the Metropolitan Commuter Rail Network (NSW; \$795m) Melton Rail Line Duplication and Electrification (Vic; \$1bc) South Australia National Managed Motorways Project – South Eastern Freeway, Stirling to Craffers (SA; \$4.57m) Tram Route 86 Demonstration Project, Stages B and C (Vic; \$1bc)	Western Sydney bus and road upgrades – North West integration package (NSW; \$800m) NSW National Managed Motorways – M4 Motorway (NSW; \$400m) Dandenong Rail Capacity (Vic; \$700m – \$1,200m)* South Road Upgrade (SA; \$1,670m) Queensland National Managed Motorways – Bruce Highway, Carseldine to Caboolture (Qld; \$123m)	Melbourne Metro (Vic; BCR 1.2; \$9,000 – \$11,000m)* Brisbane TransitWays – Northern and Eastern (Qld; BCR 1.8; \$116m) Ipswich Motorway (Qld; BCR 3.2; \$558m) Adelaide East – West Bus Corridor (SA; BCR 1.7; \$350m)	Victorian National Managed Motorways – Monash Freeway, High Street to Warrigal Road (Vic; BCR 10.5; \$19.7m) Victorian National Managed Motorways – Monash Freeway, Warrigal Road to Clyde Road (Vic; BCR 5.2; \$137.1m) Brisbane Cross River Rail – core project (Qld; BCR 1.34; \$4,445m)**
Competitive international gateways	Port Botany and Sydney Airport Transport Improvement Plan (NSW; \$478m) Port of Hastings (incl. Peninsula Link rail freight corridor) (Vic; \$1bc) Port Hedland – Great Northern Highway Overpass (WA; \$170m) Port Hedland Inner Harbour – Capacity Enhancements (WA; North West Iron Ore Alliance; Hancock; \$500m – \$1,000m) Transforming the Pilbara: Pilbara Cities (WA; \$2,900m) Eyre Peninsula Port Proposals (SA, Centrex; \$1bc)	Newcastle Port – Kooragang Island Connectivity (NSW; \$85m) Western Interstate Freight Terminal (Vic; \$1bc) Bunbury Outer Ring Road Stage 2 and 3 (WA; \$675m) Bell Bay Intermodal Expansion Project (Tas; \$1bc) Melbourne International Freight Terminal (Vic; \$1bc) Abbot Point Multi Purpose Harbour (Qld; \$3,300m (\$2010 real)) Smart Port ICT (Vic; \$1bc)	Gateway Motorway Upgrade North (Qld; BCR 4.9; \$1,300m) Northern Connector (SA; BCR 8.5; \$1,104m) National Ports Strategy – 30 year plans for ports and landside connections Oakajee Port (potential equity injection) (WA; BCR 1.2; c.\$5,400m (\$2010 real)) Darwin East Arm Port Expansion (potential equity injection) (NT; BCR 2.2; \$336m)	

Notes:

Blue text indicates a new or updated submission since the 2012 Report to COAG.

Capital costs and benefit cost ratios (BCRs) cited here are those estimated by the proponent in their latest submission to Infrastructure Australia, unless denoted by * or **. Some project capital costs have been withheld at the request of the proponent.

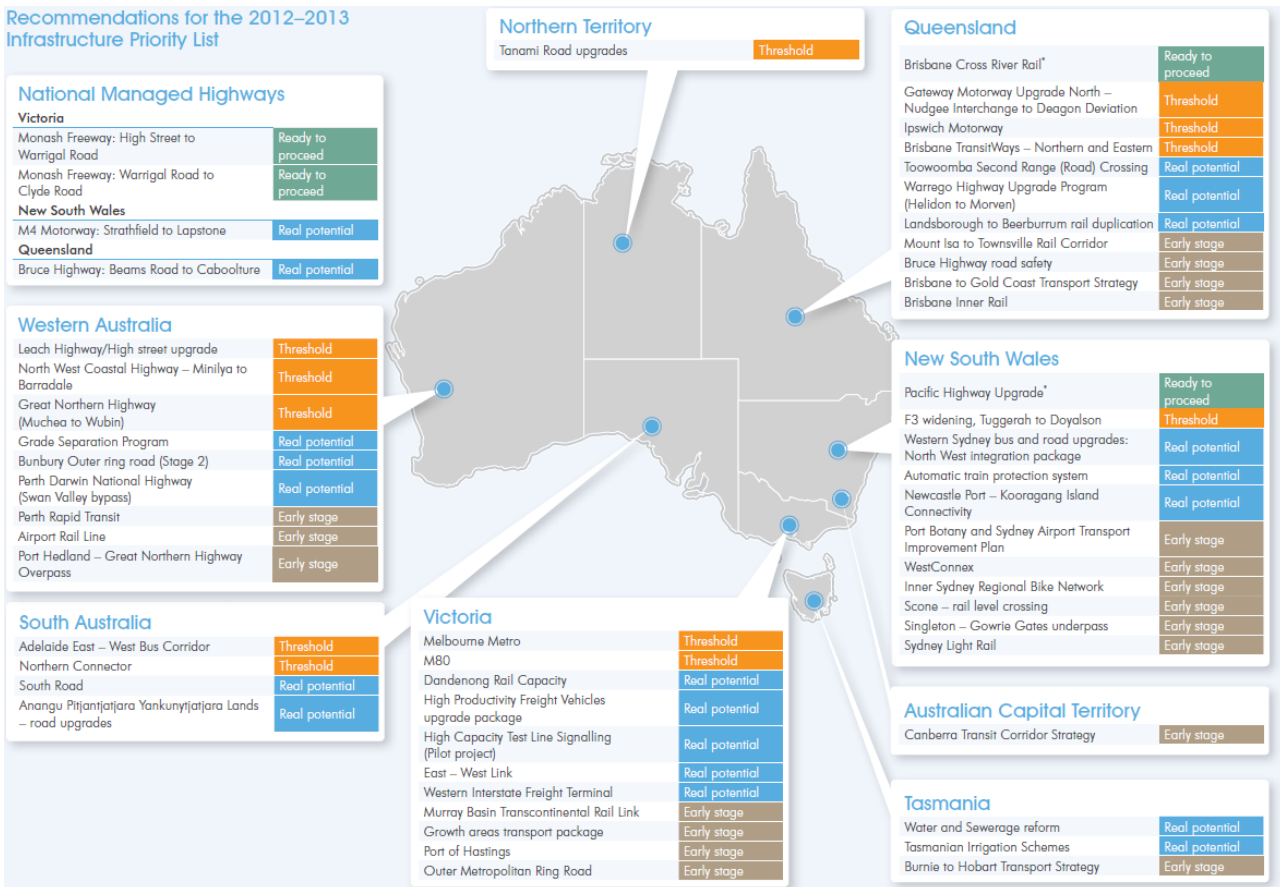
¹ Indicative cost ranges only.

² Cost as shown in <http://www.crossrail.qld.gov.au/>

³ Cost shown is for the network and not just for the pilot project.

	Early stage	Real potential	Threshold	Ready to proceed
	Initiatives in this category address a nationally significant issue or problem, but the identification or development of the right solution is at an early stage.	Initiatives in this category clearly address a nationally significant issue or problem and relevant options are being considered.	Initiatives in this category have strong strategic and economic merit. It is highly likely that the project will deliver economic benefits exceeding costs incurred.	Initiatives in this category meet all of Infrastructure Australia's criteria.
National freight network	Mount Isa to Townsville Rail Corridor Upgrade (QLD; \$575m) Bruce Highway road safety (QLD; \$500m) WestConnex (NSW; \$10,000m – \$13,000m) Scone – rail level crossing (NSW; \$65m – \$90m) Singleton – Gowrie Gates underpass (NSW; \$25m) Outer Metropolitan Ring Road (Vic; \$1bc) Murray Basin Transcontinental Rail Link (Vic; \$1bc) Burnie to Hobart Freight Corridor (Tas; \$1bc) ¹¹ Northern Sydney Road Freight Access – F3-M2 (NSW; \$4,750m (\$2008)) Australian Digital Train Control System (Australasian Railways Association; \$20m)	Toowoomba Second Range Crossing (QLD; \$1,660m) Warrego Highway Upgrade Program – Helidon to Morven (QLD; \$635m) Landsborough to Beerburum rail duplication (QLD; \$770m) Automatic Train Protection System (NSW; \$1,200m) East West Link (Vic; \$6,000m – \$8,000m Stage 1) High Productivity Freight Vehicles Upgrade Package (Vic; \$60m – \$110m) High Capacity Test Line Signalling – Pilot project (Vic; \$2,500m – \$3,500m) ¹² Perth Darwin National Highway – Swan Valley Bypass (WA; \$700m – \$800m) Grade Separation (WA; \$650m) North South Rail Freight Corridors including Northern Sydney Freight (Australian Rail Track Corporation and NSW; \$1bc) Advanced Train Management System (Australian Rail Track Corporation; \$500m) East West Rail Freight Corridor (Australian Rail Track Corporation; \$1bc) Green Triangle Freight Transport Program (SA/Vic; \$1bc)	F3 Widening – Tuggerah to Doyalson (NSW; BCR 2.1; \$200m) M80 Ring Road Upgrade (Vic; BCR 2.2 \$1,050m) North West Coastal Highway – Minilya to Barradale (WA; BCR 1.8; \$217m) Leach Highway/High Street upgrade (WA; BCR 1.6; \$100m) Great Northern Highway – Muchea to Wubin (WA; BCR 1.3; \$361m) National Land Freight Strategy	Pacific Highway Corridor Upgrades (NSW, BCR 1.5; \$6,400m (\$2010 real))
Adaptable and secure water supplies		Tasmanian Irrigation Schemes (Tas; \$184m) Water and Sewerage Reform (Tas; \$1,000m)	Infrastructure Australia proposes reforms around planning for water security, independent pricing, competition in bulk supply and consumer choice over levels of reliability	
A true national energy market		Mid-West Energy – Stage 2 (WA; \$280m)	Infrastructure Australia supports proposed reforms to regulatory provisions regarding connection of remote renewable energy generation and electricity transmission connections between states	
Essential Indigenous infrastructure		Anangu Pitjantjatjara Yankunytjatjara Lands – road upgrades (SA; \$106m)	Tanami Road Upgrades (NT; \$196m)	
Digital infrastructure			National Broadband Network	
Total capex (est)	\$26,757m – \$30,292m	\$23,998m – \$27,648m	\$20,287m – \$22,287m	\$11,002m
Total estimated infrastructure priority list capital costs: \$82,044m – \$91,229m				

Recommendations for the 2012–2013 Infrastructure Priority List



Infrastructure Priority List Update – December 2013

	Early stage	Real potential	Threshold	Ready to proceed
	Initiatives in this category address a nationally significant issue or problem, but the identification or development of the right solution is at an early stage.	Initiatives in this category clearly address a nationally significant issue or problem and, there has been a considerable amount of analysis of potential solutions.	Initiatives in this category have strong strategic and economic merit, and are only not ready to proceed due to a small number of outstanding issues.	Initiatives in this category meet all of Infrastructure Australia's criteria.
Transforming our cities	<ul style="list-style-type: none"> Brisbane to Gold Coast Transport Strategy (Qld) Brisbane Inner Rail (Qld; \$302) Inner Sydney Regional Bike Network (NSW; \$185m) Sydney Light Rail; (NSW; \$1600m) Growth area transport package (Vic; \$tbc) Airport Rail Line (WA; \$2.015m) Canberra Transit Corridor (ACT; \$tbc) Capacity Improvements and Expansion of the Metropolitan Commuter Rail Network (NSW; \$735m) Melton Rail Line Duplication and Electrification (Vic; \$tbc) South Australia National Managed Motorway Project - South Eastern Freeway, Stirling to Crafrers (SA; \$4.57m) Tram Route 86 Demonstration project, Stages B and C (Vic; \$tbc) 	<ul style="list-style-type: none"> Perth Rapid Transit (WA; \$1,882m) Western Sydney bus and road upgrades – North West integration package (NSW; \$800m) NSW National Managed Motorways – M4 Motorway (NSW; \$400m) Dandenong Rail Capacity (Vic; \$700m - \$1,200m)* South Rd Upgrade (SA; \$1,670m) Queensland National Managed Motorways – Bruce Highway, Carseldine to Cabootture (Qld; \$123m) 	<ul style="list-style-type: none"> Melbourne Metro (Vic; BCR 1.2; \$9,000 - \$11,000m) Brisbane TransitWays – Northern and Eastern (Qld; BCR 1.8; \$116m) Ipswich Motorway (Qld; BCR 3.2; \$568m) Adelaide East – West Bus Corridor (SA; BCR 1.7; \$350m) 	<ul style="list-style-type: none"> Victorian National Managed Motorway - Monash Freeway, High Street to Warrigal Road (Vic; BCR 10.5; \$19.7m) Victorian National Managed Motorway - Monash Freeway, Warrigal Road to Clyde Road (Vic; BCR - 5.2; \$137.1m) Brisbane Cross River Rail – core project (Qld; BCR 1.34; \$4,445m)
Competitive international gateways	<ul style="list-style-type: none"> Port Botany and Sydney Airport Transport Improvement Plan (NSW; \$478m) Port of Hastings (incl. Peninsula Link rail freight corridor) (Vic; \$tbc) Port Hedland – Great Northern Highway Overpass (WA; \$170m) Port Hedland Inner Harbour – Capacity Enhancements (WA; North West Iron Ore Alliance; Hancock; \$500m - \$1000m) Transforming the Pilbara: Pilbara Cities (WA; \$2,900m) Eyre Peninsula Port Proposals (SA, Centrex; \$tbc) 	<ul style="list-style-type: none"> Newcastle Port – Kooragang Island Connectivity (NSW; \$85m) Western Interstate Freight terminal (Vic; \$tbc) Bunbury Outer Ring Road Stage 2 and 3 (WA; \$675m) Bell Bay Intermodal Expansion Project (Tas; \$tbc) Melbourne International Freight Terminal (Vic; \$tbc) Abbot Point Multi-Purpose Harbour (Qld; \$3,300m, \$2010 real) Smart Port ICT (Vic; \$tbc) 	<ul style="list-style-type: none"> Gateway Motorway Upgrade North (Qld; BCR 4.9; \$1,300m) Northern Connector (SA; BCR 8.5; \$1,104m) Oakajee Port (potential equity injection) (WA; BCR 1.2; \$5,400m (\$2010 real)) Darwin East Arm Port Expansion (potential equity injection) (NT; BCR 2.2, \$336m) <i>National Ports Strategy</i> – 30 year plans for ports and landside connections 	

Note: Green text indicates a submission that has moved into a new category since the 2013 Report to COAG - the 'National Infrastructure Plan'

Capital costs and benefit cost ratios (BCRs) cited here are those estimated by the proponent in their latest submission to Infrastructure Australia, unless denoted by * Some project capital costs have been withheld at the request of the proponent.

* Indicative cost ranges only

Items in italics relate to Infrastructure Australia's strategy papers or its proposed sector reforms

National freight network	<ul style="list-style-type: none"> Mount Isa – Townsville Rail Corridor Upgrade (QLD; \$575m) Bruce Highway Road Safety (Qld \$500m) Westconnex (NSW; \$10,000m - \$13,000m) Score – rail level crossing (NSW; \$65m - \$90m) Singleton – Gowrie Gates underpass (NSW; \$25m) Outer Metropolitan Ring Road (Vic; \$tbc) Murray Basin Transcontinental Rail Link (Vic; \$tbc) Burnie to Hobart Freight Corridor (Tas; \$tbc) Northern Sydney Road Freight Access – F3-M2 (NSW - \$4,750m – (\$2008)) Australian Digital Train Control System (Australian Railways Association, \$20m) 	<ul style="list-style-type: none"> Toowoomba Second Range Crossing (Qld; \$1660m) Warrego Highway Upgrade Program – Helidon to Morven (Qld; \$635m) Landsborough to Beerburrum rail duplication (Qld; \$770m) Automatic Train Protection system (NSW; \$1200m) East West Link (Vic; \$6,000m - \$8,000m Stage 1)* High Productivity Freight Vehicles Upgrade Package (Vic; \$60m - \$110m)* High Capacity Test Line Signalling – Pilot Project (Vic, \$2,500m-\$3,500m)** Perth to Darwin National Highway – Swan Valley Bypass (WA; \$700m - \$800m) Perth Metropolitan Grade Separation Program (WA; \$650m) North South Rail Freight Corridors including Northern Sydney Freight (Australian Rail Track Corporation and NSW \$n/a) Advanced Train Management System (Australian Rail Track Corporation; \$500m) East West Rail Freight Corridor (Australian Rail Track Corporation; \$n/a) Green Triangle Freight Transport Project (SA/Vic; \$tbc) 	<ul style="list-style-type: none"> F3 Widening – Tuggerah to Doyalson (NSW; BCR 2.1, \$200m) M80 Ring Road Upgrade (Vic; BCR 2.2 \$1,050m) North West Coastal Highway – Minilya to Barradale (WA; BCR 1.8; \$217m) Leach Highway/High Street upgrade (WA; BCR 1.6; \$100m) Great Northern Highway – Muecha to Wubin (WA; BCR 1.3; \$361m) <i>National Land Freight Strategy</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Pacific Highway Corridor Upgrades (NSW, BCR = 1.5; \$6,400m(\$2010 real))
Adaptable and secure water supplies	<ul style="list-style-type: none"> Tasmanian Irrigation Schemes (Tas; \$184m) Water and Sewerage Reform (Tas; \$1,000m) 		<ul style="list-style-type: none"> <i>Infrastructure Australia proposes reforms around planning for water security, independent pricing, competition in bulk supply and consumer choice over levels of reliability</i> 	
A true national energy market		<ul style="list-style-type: none"> Mid-West Energy – Stage 2 (WA; \$280m) 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Infrastructure Australia supports ongoing reforms to further develop market arrangements that encourage efficient investment and flexibility in Australia's energy infrastructure.</i> 	
Essential Indigenous infrastructure		<ul style="list-style-type: none"> Anangu Pitjantjatjara Yankunytjatjara (APY) Lands – road upgrades (SA; \$106m) 	<ul style="list-style-type: none"> Tanami Road Upgrades (NT; \$196m) 	
Digital Infrastructure				<ul style="list-style-type: none"> National Broadband
Total capex (est)	\$24,895m - \$28,410m	\$25,880m - \$29,530m	\$20,287m - \$22,287m	\$11,002m
Total estimated infrastructure priority list capital costs: \$82,054m - \$91,229m				

Note: Green text indicates a submission that has moved into a new category since the 2013 Report to COAG - the 'National Infrastructure Plan'

Capital costs and benefit cost ratios (BCRs) cited here are those estimated by the proponent in their latest submission to Infrastructure Australia, unless denoted by * Some project capital costs have been withheld at the request of the proponent.

* Indicative cost ranges only

**Cost shown for the network and not just for the pilot project

Items in italics relate to Infrastructure Australia's strategy papers or its proposed sector reforms

3.2 CILE

Conexión Vial Melipilla - Camino de la Fruta (Ruta G-60) - (Etapa de Licitación)

Il progetto si trova nella Provincia di Melipilla e ha una lunghezza di circa 31 km.

Comprende opere di miglioramento, ripristino e manutenzione della strada G-60, volti ad aumentare i livelli di servizio. La ristrutturazione dovrebbe regolarizzare il profilo del percorso a carreggiata singola, inserendo banchine su entrambi i lati e vie



alternative nel quadro del percorso corrente. Oltre a migliorare le strutture e le pavimentazioni esistenti, si prevedono corsie di sicurezza sui tratti di elevata pendenza, un nuovo collegamento in sottopasso con la Ruta 66, opere di risanamento, segnaletica e sicurezza stradale, illuminazione, marciapiedi, fermate degli autobus, piste ciclabili, caselli, ecc.

L'opera contribuirà a migliorare in modo significativo i livelli di servizio, permettendo lo sviluppo e una maggiore competitività della *Zona Agrofrutícola*, incoraggiando l'attività industriale e commerciale delle regioni V, VI e *Metropolitan*.

Dati del progetto

Iniziativa Pubblica

Regione: Regione Metropolitana

Volume: 31 km

Investimento stimato: 38 milioni dollari

Inizio della procedura: 15 luglio 2014

Termine di presentazione delle offerte: 17 ottobre 2014

Apertura delle offerte economiche: 6 novembre 2014

Fonte: www.mop.cl

Ruta 5 Norte, Tramo La Serena - Vallenar

Al fine di migliorare ulteriormente il percorso longitudinale del Cile, il Ministero dei ha affidato tramite appalto l'adeguamento e la manutenzione di 190 km di strade a pedaggio, tra la città di La Serena e Vallenar.

Si tratta di un segmento stradale che inizia nel settore urbano di La Serena, nel nord della intersezione di Francisco de Aguirre, e che accede alla Ruta 5 nella città di Domeyko. Il progetto riguarda il miglioramento e la standardizzazione della doppia carreggiata, con ritorni a livello ubicati ogni 8-10 km. Sono previste nuove aree di parcheggio per i camion, aree di servizio, citofoni di emergenza, strutture di emergenza, autogru, fermate degli autobus (ove vengono realizzati, tra l'altro, camminamenti esterni), accesso regolarizzato dalle zone adiacenti la strada, chiusure laterali, segnaletica degli incroci irregolari.



Dati del progetto

Localizzazione: Regione di Coquimbo - Regione di Atacama

Investimenti: US \$ 345 mln

Inizio della concessione: 03 aprile 2012

Fonte: www.mop.cl

Apertura dell'offerta tecnica: 13 dicembre 2011

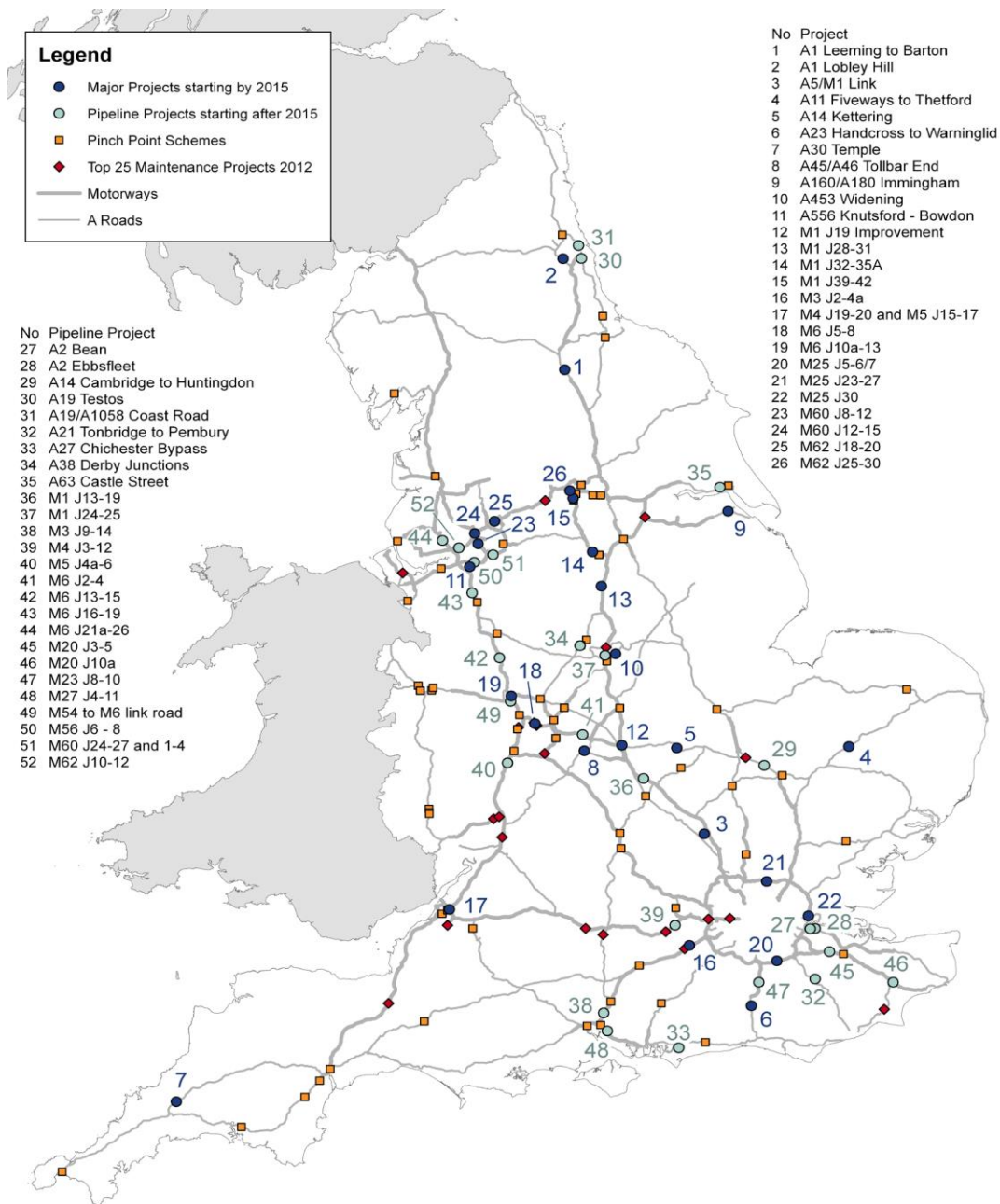
Apertura dell'offerta economica: 20 dicembre 2011

Decreto Aggiudicazione: 26 gennaio 2012 (n. 98)

Concessionario: Algarrobo Strada S. A.

3.3 REGNO UNITO

Nel documento *Action for Roads – A network for the 21st century*, presentato al Parlamento dal Department for Transport nel luglio 2013, è confermata l'intenzione del Governo di procedere ad un *upgrade* di alcune tratte strategiche (piano preannunciato a giugno dello stesso anno nel documento *Investing in Britain's Future*). L'investimento previsto è di 15,1 miliardi di sterline (circa 19 miliardi di euro) fino al 2021 nell'ambito di un programma generale, il *Roads Investment Strategy – RIS*, nel quale confluiscono 52 progetti nazionali. Per il finanziamento saranno coinvolti, come di consueto, i privati, mentre appare al momento abbandonata la possibilità di introdurre pedaggi a carico degli utenti.



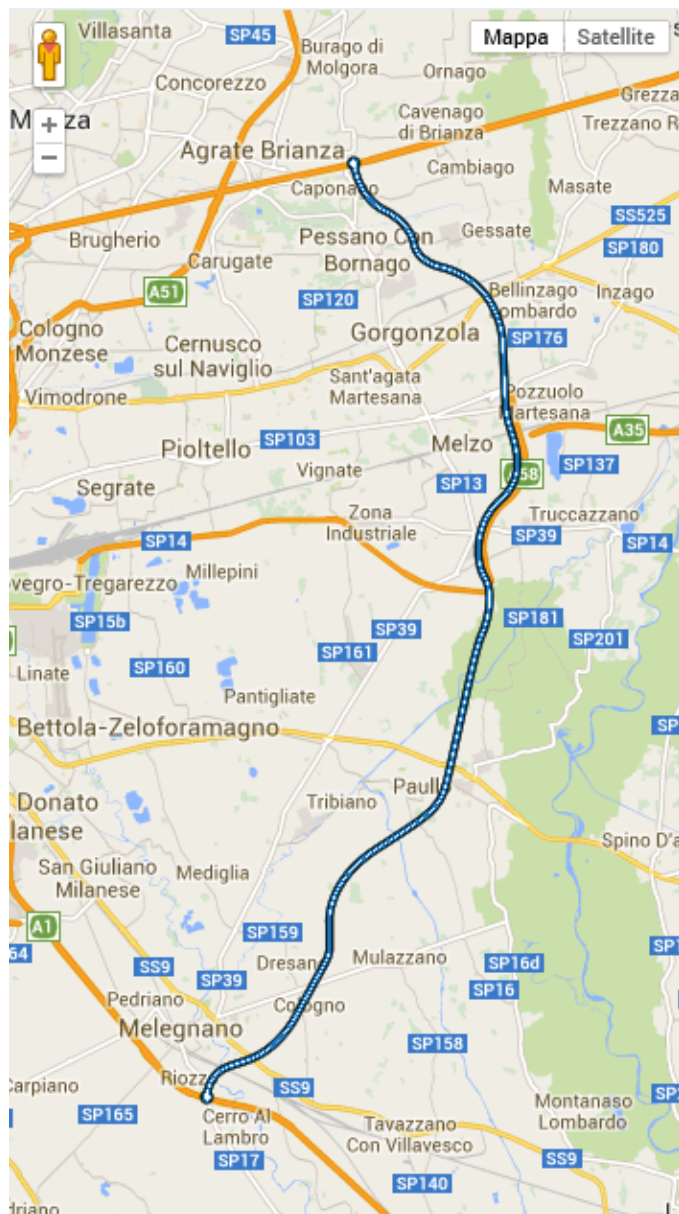
Tra di essi, sono considerati strategici: il miglioramento della **A14 Cambridge-Huntingdon** (uno dei più importanti collegamenti del trasporto merci per accedere al mercato europeo - v. appendice);

l'introduzione della quarta corsia sulla **M4 London-Reading** (uno dei tratti più trafficati della rete nel paese e strategico per l'accesso all'aeroporto di Heathrow).

Per quanto concerne il miglioramento della A14, tra settembre e ottobre 2013, la Highways Agency ha lanciato una consultazione pubblica sul progetto (che comprenderà la costruzione di una circonvallazione - *bypass* - attorno Huntingdon), il cui valore stimato del progetto è di 1,5 miliardi di sterline (circa 1,8 miliardi di euro). A dicembre 2013, il Governo ha annunciato che i lavori inizieranno nel 2016 (e se ne attende la conclusione nel 2019-2020). Non saranno imposti *real tolls* per il finanziamento dell'opera.

Fonte: HM Treasury, Highways Agency - website

3.4 ITALIA



Tangenziale est esterna di Milano, investimenti inclusi gli oneri finanziari per 2,2 miliardi di euro, per un totale di 32 km
Fonti: www.tangenziale.esterna.it

4. Ministeri interessati

	Autorità	Competenze principali
Italia	<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i>	Aggiudicazione delle concessione, vigilanza e controllo dei concessionari
Francia	<i>Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer - Direction des infrastructures de transport - Service de gestion du réseau routier national - Sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé)</i>	Sviluppo e gestione della rete nazionale – gestione delle concessioni, negoziazioni con i concessionari, controlli
Regno Unito	<i>HM Treasury</i> <i>Department for Transport</i>	<p>L'HM Treasury è il Ministero dell'economia e delle finanze: svolge il controllo sulla spesa pubblica, impostando la direzione della politica economica del Regno Unito, con l'obiettivo raggiungere una crescita economica forte e sostenibile. L'HM Treasury svolge la programmazione annuale, pubblicando il <i>National Infrastructure Plan</i>. Dal 2009, una unità specializzata dell'HM Treasury, Infrastructure UK, è incaricata di attrarre nuove fonti di finanziamento per i progetti infrastrutturali chiave nel settore dei rifiuti, dei servizi e dei trasporti.</p> <p>Con l'Highways Act del 1980, al Secretary of State for Transport è attribuito il controllo diretto – in qualità di “<i>highway authority</i>” – sulle <i>trunk roads</i> (la rete delle strade principali del Regno Unito), sui tratti autostradali di nuova costruzione e su ogni altra strada la cui responsabilità gli è assegnata “by statute”. Le funzioni del Ministro possono essere in parte delegate sia nei confronti delle autorità locali, sia nei confronti del concessionario. Nelle PPP che si sono concluse con accordi di concessione - <i>Concession Agreements</i> - con pedaggi c.d. reali a carico degli utenti (come nel contratto M6), il Ministro è il concedente, mentre la Highways Agency (si v. tabella seguente) segue gli aspetti contrattuali legati alla gestione e realizzazione del progetto.</p>
Cile	<i>Ministerio de Obras Públicas; Ministerio de Hacienda; Ministerio de Ambiente</i>	Gestione delle procedure; rilascio delle concessioni; controllo della spesa pubblica; compatibilità ambientale dei progetti

Australia	<i>Minister of Infrastructure and Regional Development</i>	Preposto all'individuazione dei progetti infrastrutturali a rilevanza nazionale che saranno finanziati dal governo centrale
------------------	--	---

Fonti:

Per l'**Australia**: L. SHARP, F. TINSLEY, *PPP policies throughout Australia: a comparative analysis of public private partnerships*, in *Public Infrastructure Bulletin*, n. 5, 2005; Unctad, *Best Practices in Investment for Development*, New York-Geneva, 2009; Administrative Review Council, *Judicial Review in Australia*, April 2011; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *2013 State of Play Report: Australia's Key Economic Infrastructure Sectors*, December 2013; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *Infrastructure Australia Presentation – Infrastructure Tax Loss Incentive*, July-August 2013; DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE AND REGIONAL DEVELOPMENT, *Funding Programs*, 2013; Australian Government – Infrastructure Australia, *Review of Infrastructure Debt Capital Market Financing*, February 2014.

Per il **Cile**: *Ministerio Obras Públicas*; normativa cilena (legge sulle concessioni e regolamento di attuazione).

Per la **Francia**: Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, *Le réseau autoroutier concédé en 2012, 2013*; normativa francese (art. 1, Décret n° 2014-401 du 16 avril 2014).

Per il **Regno Unito**: HM Treasury – website ; Government, Department for Transport – website; ASECAP (Association Européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage) – website; Suvain, S., *Highway Law*, Sweet and Maxwell, London, 1997.

Per l'**Italia**, Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 1 ottobre 2012, n. 341 recante istituzione della Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali

5. Autorità pubbliche diverse dai ministeri

	Autorità	Competenze principali
Italia	<i>Autorità di regolazione dei trasporti</i>	Regolazione dell'accesso alle infrastrutture di trasporto e ai servizi accessori
Francia	<p>1. <i>Centre d'expertise des risques, de l'environnement, des mobilités et de l'aménagement - Cerema</i></p> <p>2. <i>Caisse national des Autoroutes</i></p>	<p>1. Organismo tecnico a supporto delle politiche di sviluppo territoriale</p> <p>2. Supporto finanziario</p>
Regno Unito	<p>1. <i>Highways Agency</i></p> <p>2. <i>Planning Inspectorate</i></p> <p>3. <i>Office of Government Commerce</i></p> <p>4. <i>National Audit Office</i></p>	<p>1. Ha il compito di sovrintendere alla costruzione, manutenzione e gestione della rete di <i>trunk roads</i>. Svolge il ruolo di <i>developer</i> ai fini dell'autorizzazione generale (<i>development consent</i>) per lo sviluppo dei <i>Nationally Significant Infrastructure Projects - NSIP's</i>, in conformità agli obiettivi di policy fissati dal Governo ai sensi del Planning Act 2008.</p> <p>Dal 1° aprile 2012 è l'Agenzia governativa deputata alle attività istruttorie (prima ripartite tra i Ministeri negli ambiti di loro competenza) del procedimento autorizzazione degli NSIP's.</p> <p>Si occupa del monitoraggio dei maggiori progetti. Pubblica <i>guidance</i> sulle <i>procurement policies</i>, sull'applicazione della normativa comunitaria in materia di procedure di affidamento e sugli standard contrattuali.</p> <p>È l'organo deputato alla predisposizione di report sulla <i>public spending</i>, tra i quali l'analisi, a posteriori, del <i>value for money</i> dei progetti.</p>
Cile	<p>1. <i>Camara Chilena de Construcción;</i></p> <p>2. <i>Consejo de concesiones</i></p>	<p>1. studi tecnici sulle opere da realizzare e supporto alle imprese;</p> <p>2. valutazione dell'interesse pubblico delle opere</p>
Australia	<i>Infrastructure Australia</i> (agenzia federale delle infrastrutture)	Agenzia federale con funzioni prevalentemente consultive e di raccordo tra organo politico federale, governi sub-federali e operatori di settore.

Ha il compito di consigliare il Ministro delle infrastrutture, i governi degli Stati e dei Territori australiani, i governi locali e gli investitori sui bisogni futuri del Paese di nuove infrastrutture, sulla politica di regolazione del settore, sulle opzioni di riforma del quadro legislativo e regolamentare, sui meccanismi di finanziamento delle opere, sulla tutela degli utenti.

Può condurre indagini e organizzare audizioni, deve sviluppare la lista delle priorità strategiche da finanziare (*Infrastructure Priority List*), da aggiornarsi tre volte all'anno, e assicurarsi che gli investimenti siano sufficienti a coprire gli obblighi assunti dal committente pubblico. Riceve direttive dal Ministro ma elabora autonomamente le priorità.

Fonti:

Per l'**Australia**: L. SHARP, F. TINSLEY, *PPP policies throughout Australia: a comparative analysis of public private partnerships*, in *Public Infrastructure Bulletin*, n. 5, 2005; Unctad, *Best Practices in Investment for Development*, New York-Geneva, 2009; Administrative Review Council, *Judicial Review in Australia*, April 2011; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *2013 State of Play Report: Australia's Key Economic Infrastructure Sectors*, December 2013; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *Infrastructure Australia Presentation – Infrastructure Tax Loss Incentive*, July-August 2013; DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE AND REGIONAL DEVELOPMENT, *Funding Programs*, 2013; Australian Government – Infrastructure Australia, *Review of Infrastructure Debt Capital Market Financing*, February 2014.

Per il **Cile**: *Ministerio Obras Públicas*; normativa cilena (legge sulle concessioni e regolamento di attuazione)

Per la **Francia**: Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, *Le réseau autoroutier concédé en 2012, 2013*

Per il **Regno Unito**: Highways Agency – website; Planning Inspectorate – website; Office of Government Commerce – website; National Audit Office – website.

Per l'**Italia**: Decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37 e successive modificazioni.

6. Termine delle concessioni

	Fonte	Durata minima/massima	Durata media
Italia	Codice dei contratti pubblici	30 anni (in alcuni casi fino a 50)	30 anni
Francia	<i>Statut des Autoroutes</i> <i>Code de la voirie routière</i> Singole convenzioni (<i>contrats de plan</i>)	Minima: circa 35 anni e comunque idonea al recupero dell'investimento Di fatto: 61-91 anni	Circa 70 anni
Regno Unito	Linee guida dell'HM Treasury (<i>Standardisation of PF2 Contracts</i> - 2012) Concession Agreement/DBFO Contract	Periodo superiore a 20 anni, in modo da consentire al partner privato di recuperare l'investimento effettuato sull'asset.	30 anni
Cile	<i>Ley de concesiones</i>	50 anni	20-25 anni
Australia	<i>Concession deed</i>	Non prevista	25-30 anni

Fonti:

Per l'**Australia**: L. SHARP, F. TINSLEY, *PPP policies throughout Australia: a comparative analysis of public private partnerships*, in *Public Infrastructure Bulletin*, n. 5, 2005; Unctad, *Best Practices in Investment for Development*, New York-Geneva, 2009; Administrative Review Council, *Judicial Review in Australia*, April 2011; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *2013 State of Play Report: Australia's Key Economic Infrastructure Sectors*, December 2013; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *Infrastructure Australia Presentation – Infrastructure Tax Loss Incentive*, July-August 2013; DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE AND REGIONAL DEVELOPMENT, *Funding Programs*, 2013; Australian Government – Infrastructure Australia, *Review of Infrastructure Debt Capital Market Financing*, February 2014.

Per il **Cile**: *Ley de concesiones*; *Ministerio de Obras Públicas*.

Per la **Francia**: rielaborazione personale da dati pubblicati in Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, *Le réseau autoroutier concédé en 2012*, 2013, p. 56.

Per il **Regno Unito**: HM Treasury – website.

Per l'**Italia**: Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, art. 144.

7. Procedure di affidamento

	Tempi medi per la fase progettuale (in mesi)	Tempi medi per la gara e l'assegnazione (in mesi)
Italia	43 mesi (valutazione impatto ambientale e conferenza dei servizi)	Non disponibile
Francia	-	18
Regno Unito	9 mesi (procedimento autorizzatorio dei Nationally Significant Infrastructure Projects – NSIP's, tra i quali lo sviluppo dei progetti per la rete autostradale)	15-20 mesi
Cile	12-24	12-15
Australia	4	15

Fonti:

Per l'**Australia**: L. SHARP, F. TINSLEY, *PPP policies throughout Australia: a comparative analysis of public private partnerships*, in *Public Infrastructure Bulletin*, n. 5, 2005; Unctad, *Best Practices in Investment for Development*, New York-Geneva, 2009; Administrative Review Council, *Judicial Review in Australia*, April 2011; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *2013 State of Play Report: Australia's Key Economic Infrastructure Sectors*, December 2013; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *Infrastructure Australia Presentation – Infrastructure Tax Loss Incentive*, July-August 2013; DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE AND REGIONAL DEVELOPMENT, *Funding Programs*, 2013; Australian Government – Infrastructure Australia, *Review of Infrastructure Debt Capital Market Financing*, February 2014.

Per il **Cile**: *Ministerio de Obras Públicas*

Per la **Francia**: per la fase progettuale, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Principales-etapes-de-l.html>; per la gara e l'assegnazione (*mise en concurrence*), <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-concessions-autoroutieres.html>.

Per il **Regno Unito**: Planning Inspectorate – website; HM Treasury, *PFI: meeting the investment challenge*, 2003 e *PFI: strengthening long-term partnerships*, 2006.

Per l'**Italia**: Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al Senato il 22 gennaio 2014.

8. Infrastrutture autostradali

	Lunghezza della rete esistente (in km)	(di cui) Free	(di cui) Toll	In costruzione
Italia	6.775,3	953	5.821,5	663 (progettazione e realizzazione)
Francia	11.465 = 8.582 + 2.883 (in concessione/non in concessione)*	2.883*	8.582* 9.048,1**	166,4 (157 in servizio dal 2013)**
Regno Unito	3.476	2.886	580	I progetti in corso riguardano il miglioramento della rete
Cile	80.500	78.000	2.500	1.500
Australia	2.863			

Fonti:

Per l'**Australia**: L. SHARP, F. TINSLEY, *PPP policies throughout Australia: a comparative analysis of public private partnerships*, in *Public Infrastructure Bulletin*, n. 5, 2005; Unctad, *Best Practices in Investment for Development*, New York-Geneva, 2009; Administrative Review Council, *Judicial Review in Australia*, April 2011; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *2013 State of Play Report: Australia's Key Economic Infrastructure Sectors*, December 2013; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *Infrastructure Australia Presentation – Infrastructure Tax Loss Incentive*, July-August 2013; DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE AND REGIONAL DEVELOPMENT, *Funding Programs*, 2013; Australian Government – Infrastructure Australia, *Review of Infrastructure Debt Capital Market Financing*, February 2014.

Per il **Cile**: *Ministerio de Obras Públicas – Dirección de Vialidad*.

Per la **Francia**: **Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Chiffres clés du transport*, édition 2014 (dati riferiti al 2012); ** *Asfa, Chiffres Clés 2013, 2014*.

Per il **Regno Unito**: il dato di lunghezza della rete (3.476 km) – indicato in Fayard, A., *Analysis of Highway Concession in Europe*, in Ragazzi, G., Rothengatter, W., *Procurement and Financing of Motorways in Europe* (Research in Transportation Economics, Oxford, 2005) e riportato in numerosi documenti – risulta accresciuto (3.673 km) nei dati recentemente pubblicati dalla Commissione Europea, *EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook*, 2013.

Per l'**Italia**: Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al Senato il 22 gennaio 2014.

9. Concessionari

	Numero
Italia	24
Francia	18
Regno Unito	1 Concession agreement - Midland Expressway Limited (MEL) su M6 Toll Road 11 DBFO Company
Cile	50
Australia	10*

Fonti:

Per l'**Australia**: dato approssimato sulla base di quanto indicato in *Australian Government – Infrastructure Australia, Review of Infrastructure Debt Capital Market Financing*, February 2014, Attachment A, p. 24.

Per la **Francia**: *Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie*, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-18-societes-concessionnaires-d.html>.

Per il **Cile**: *Ministerio de Obras Públicas – Coordinamento de concesiones*.

Per il **Regno Unito**: Highways Agency – website.

Per l'**Italia**: Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al Senato il 22 gennaio 2014.

10. Risoluzione delle controversie

Tempi medi per definire una controversia per via giudiziale	
Italia	I grado amministrativo < 3 anni II grado amministrativo < 2 anni I grado civile 401 giorni. II grado civile 1.060 giorni Cassazione 1.105 giorni
Francia	7- 30 mesi
Regno Unito	370 giorni per il <i>judicial review</i> in materia di <i>planning consent</i> (a fronte di 28 giorni per il procedimento di <i>adjudication</i> alternativo alla giurisdizione)
Cile	60 giorni
Australia	18 mesi Circa 90 giorni in caso di ADR (<i>Dispute Resolution Board</i>)

Fonti:

Per l'**Australia**: L. SHARP, F. TINSLEY, *PPP policies throughout Australia: a comparative analysis of public private partnerships*, in *Public Infrastructure Bulletin*, n. 5, 2005; Unctad, *Best Practices in Investment for Development*, New York-Geneva, 2009; Administrative Review Council, *Judicial Review in Australia*, April 2011; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *2013 State of Play Report: Australia's Key Economic Infrastructure Sectors*, December 2013; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *Infrastructure Australia Presentation – Infrastructure Tax Loss Incentive*, July-August 2013; DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE AND REGIONAL DEVELOPMENT, *Funding Programs*, 2013; Australian Government – Infrastructure Australia, *Review of Infrastructure Debt Capital Market Financing*, February 2014.

Per il **Cile**: *Ley de concesiones* e regolamento di attuazione.

Per la **Francia**: *Conseil d'Etat* al seguente link, <http://www.conseil-etat.fr/fr/quelle-est-la-duree-de-la-procedure-1/>.

Per il **Regno Unito**: Ministry of Justice – website.

Per l'**Italia**, Servizio studi del Senato, *Dati statistici relativi all'amministrazione della giustizia in Italia*, maggio 2013, n. 11; Consiglio di Stato, *Cerimonia di inaugurazione dell'Anno Giudiziario 2014. Discorso del Presidente Giorgio Giovannini*, Roma, 31 gennaio 2014

11. Ammontare degli investimenti

	Periodo di riferimento	Volume degli investimenti (in mln di dollari)
Italia	2008-2013	11,2 su 14,1 mld di euro di investimenti previsti nelle convenzioni in essere per il periodo di riferimento
Francia	2004-2013	18,32 bilioni di euro
Regno Unito	1996-2007 Department for Transport	4,1 miliardi di sterline (6,6 miliardi di dollari), di cui circa 4 sul settore autostradale
	Prossimi investimenti fino al 2021 nell'ambito di un programma generale (<i>Roads Investment Strategy - RIS</i>)	15,1 miliardi di sterline (24,6 miliardi di dollari)
Cile	1993-2013	14.829
Australia	2013 (<i>National Priority List</i>)	Tra 85 e 91 miliardi di dollari (11 per i progetti <i>Ready to Proceed</i>)
	2014-2019 (annuncio del governo)	5 miliardi di dollari supplementari

Fonti:

Per l'**Australia**: L. SHARP, F. TINSLEY, *PPP policies throughout Australia: a comparative analysis of public private partnerships*, in *Public Infrastructure Bulletin*, n. 5, 2005; Unctad, *Best Practices in Investment for Development*, New York-Geneva, 2009; Administrative Review Council, *Judicial Review in Australia*, April 2011; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *2013 State of Play Report: Australia's Key Economic Infrastructure Sectors*, December 2013; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *Infrastructure Australia Presentation – Infrastructure Tax Loss Incentive*, July-August 2013; DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE AND REGIONAL DEVELOPMENT, *Funding Programs*, 2013; Australian Government – Infrastructure Australia, *Review of Infrastructure Debt Capital Market Financing*, February 2014.

Per il **Cile**: *World Economic Forum; Centro de Inversión Extranjera (CED)*.

Per la **Francia**: Asfa, *Chiffres Clés 2013, 2014*.

Per il **Regno Unito**: OECD, *Infrastructure to 2030. Vol. 2. Mapping Policy for Electricity, Water and Transport*, 2007; U.S. Department for Transportation. Federal Highway Administration - International Technology Scanning Programme, *Public-Private Partnerships for Highway Infrastructure: Capitalizing on International Experience*, 2009, p. 14; Department for Transport, *Action for Roads – A network for the 21st century*, 2013, p. 5.

Per l'**Italia**, Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al Senato il 22 gennaio 2014.

12. Sistema bancario

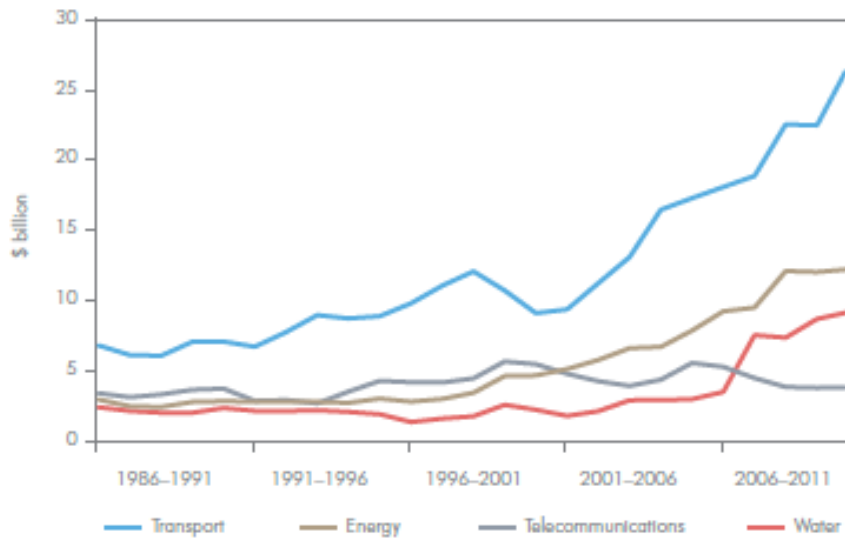
	Numero degli operatori bancari attivi nel settore (dato approssimato)	(di cui) nazionali	(di cui) stranieri
Italia	Dato non disponibile Si consideri che per l'Autostrada Brebemi sono intervenuti come finanziatori 5 operatori bancari più Cdp, Bei e Sace in qualità di garante; per T.E.E.M. sono intervenuti 9 operatori bancari più Cdp e Bei		
Francia	-	-	-
Regno Unito	Dato non disponibile Sono invece disponibili dati generali sul sistema bancario	Banche con sede nel Regno Unito (UK incorporated) – 158	Banche dell'AEE (Area Economica Europea) autorizzate ad operarvi – 76 Banche esterne all'AEE autorizzate ad operare in UK – 80 Banche autorizzate nell'AEE all'apertura di filiali ma non ad accettare depositi in UK – 32
Cile	24	12	12
Australia	50	25	25

Fonti: Per l'**Australia**: L. SHARP, F. TINSLEY, *PPP policies throughout Australia: a comparative analysis of public private partnerships*, in *Public Infrastructure Bulletin*, n. 5, 2005; Unctad, *Best Practices in Investment for Development*, New York-Geneva, 2009; Administrative Review Council, *Judicial Review in Australia*, April 2011; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *2013 State of Play Report: Australia's Key Economic Infrastructure Sectors*, December 2013; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *Infrastructure Australia Presentation – Infrastructure Tax Loss Incentive*, July-August 2013; DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE AND REGIONAL DEVELOPMENT, *Funding Programs*, 2013; Australian Government – Infrastructure Australia, *Review of Infrastructure Debt Capital Market Financing*, February 2014. Per il **Cile**: *Economic Research of the Federal Reserve of St. Louis, Percentage of Foreign Banks Among Total Banks for Chile*; V. GHOSAL, *Reforming Rules and Regulations: Laws, Institutions, and Implementation*, Cambridge MA, MIT Press, 2011; I. Orozco, *An Analysis of the Banking System Structure in Chile, Colombia and Peru in Light of the Creation of the Integrated Latin American Market – MILA Market*, The Leonard N. Stern School of Business Glucksman Institute for Research in Securities Markets, April 1, 2014. Per il **Regno Unito**: Bank of England – website agg. agosto 2014. Per l'**Italia**, www.brebemi.it; www.tangenziale.esterina.it.

13. Altre tabelle con dati salienti

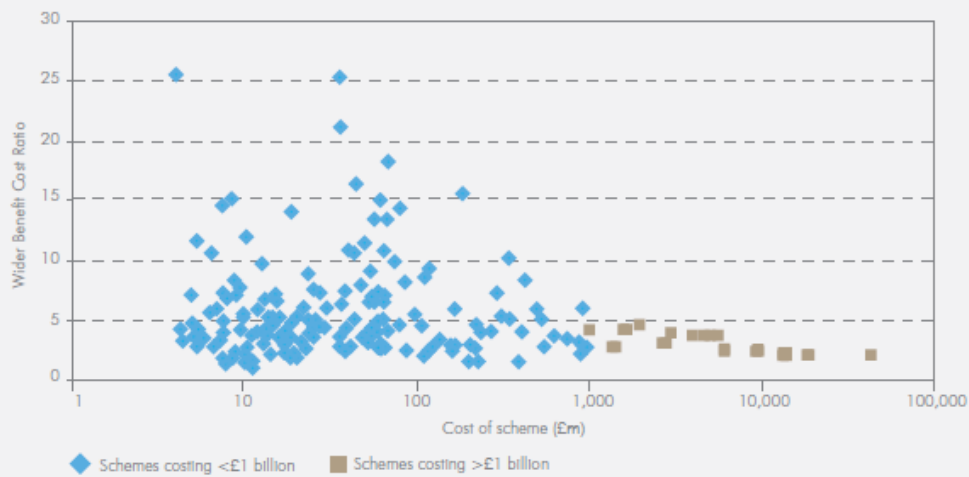
13.1 AUSTRALIA

Figure 1: Infrastructure construction activity



Source: Department of Infrastructure, Transport and Regional Economics 2012a, Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2012.

Figure 6: Economic returns of smaller investments versus larger investments



Source: Eddington, Sir Rod 2006, *The Eddington Transport Study - The case for action Sir Rod Eddington's advice to Government*.
* Costs are in a log scale.



Who do I contact?

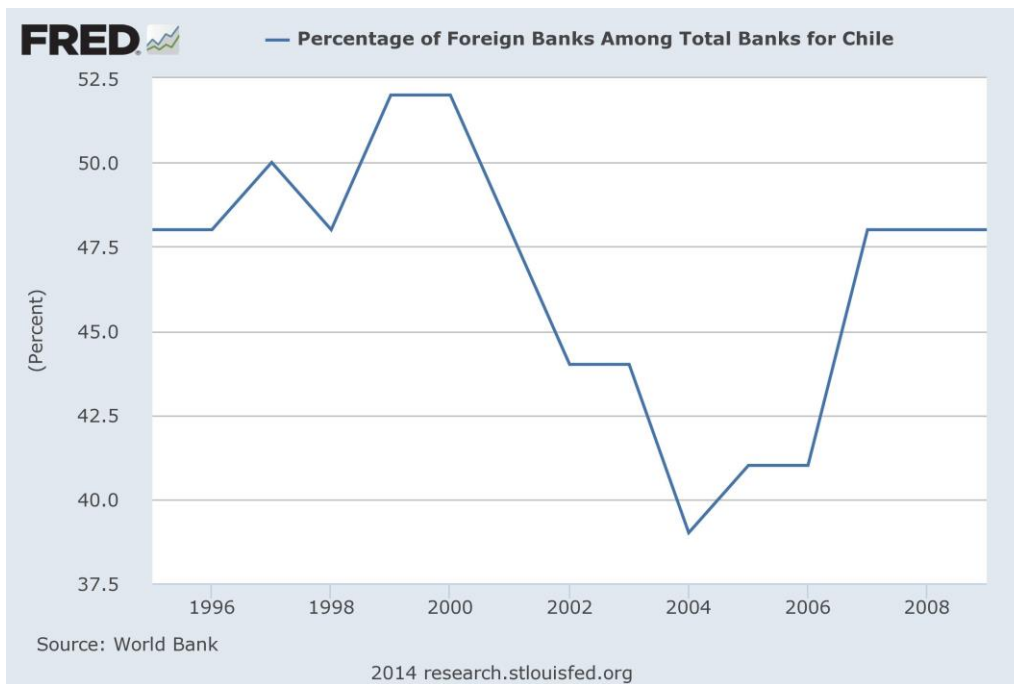
- **Infrastructure Australia**
- For assistance with project designation or general enquiries about the tax incentive:
- Paul Roe, Director Policy
- T: 02 8114 1900
- E: taxincentive@infrastructure.gov.au
- W: infrastructureaustralia.gov.au

- **Australian Taxation Office**
- Ralph De Rango, Losses Risk Manager
- For assistance in completing the notification to the Commissioner, or in determining your Designated Infrastructure Project Entity status:
- T: 132 866
- W: ato.gov.au/losses

Fonti: L. SHARP, F. TINSLEY, *PPP policies throughout Australia: a comparative analysis of public private partnerships*, in *Public Infrastructure Bulletin*, n. 5, 2005; Unctad, *Best Practices in Investment for Development*, New York-Geneva, 2009; Administrative Review Council, *Judicial Review in Australia*, April 2011; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *2013 State of Play Report: Australia's Key Economic Infrastructure Sectors*, December 2013; AUSTRALIAN GOVERNMENT – INFRASTRUCTURE AUSTRALIA, *Infrastructure Australia Presentation – Infrastructure Tax Loss Incentive*, July-August 2013; DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE AND REGIONAL DEVELOPMENT, *Funding Programs*, 2013; Australian Government – Infrastructure Australia, *Review of Infrastructure Debt Capital Market Financing*, February 2014.

13.2 CILE

Percentuale di istituti bancari stranieri operanti in Cile, 1995/2009



Fonti: Fred, Federal Reserve Economic Data, *Percentage of Foreign Banks Among Total Banks for Chile 1995/2009*.

13.3 FRANCIA

I contratti di concessione

Société	Début de la concession	Fin initiale de la concession	Fin de la concession	Longueur initiale du réseau (km)	Longueur du réseau (km) au 31/12/2012	Commentaire
APRR	19/09/1963	31/12/1998	31/12/2032	400	1854	
AREA	05/04/1971	31/12/2008	31/12/2032	312	391	
ASF	13/03/1961	31/12/1996	31/12/2033	1973 (ASF) 824,3 (a) 2734 (a) 1973		
ESCOTA	21/05/1957	31/12/1992	31/12/2027	28,7	460	
SANEF	25/11/1963	31/12/1998	31/12/2029	199	1399	
SAPN	01/08/1963	31/12/1998	31/12/2028	200	372	
COFIROUTE (interurbain)	12/05/1970	31/12/2006	31/12/2031	437	1101	
ATMB	7/7/1959 (tunnel) 15/04/1971 (autoroute)	31/12/2035 (tunnel) 31/12/2015 (autoroute)	31/12/2050	Autoroute : 110 Tunnel : 5,8 A 40 : 110 RN205 : 16 Tunnel 5,8		Prolongation par ratification parlementaire
SFTRF	15/01/1974 (tunnel) 31/12/1993 (autoroute)	31/12/2050 (tunnel) 31/12/2015 (autoroute)	31/12/2050	Autoroute : 68 Tunnel 6,4 A 43 : 68 Tunnel 6,4		Prolongation Par ratification parlementaire

Fonte: *Le réseau autoroutier concédé en 2012*

Estratto da Annexe 4 - Données contractuelles sur les sociétés autoroutières Historiques

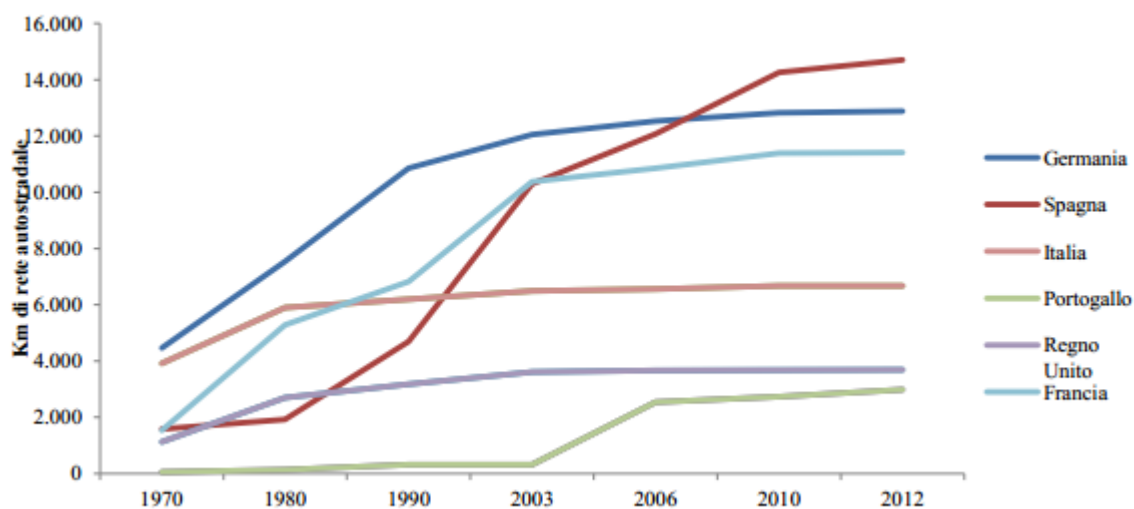
13.4 REGNO UNITO

Attuazione di direttive europee in materia di appalti	
Legislazione europea	UK Implementation (<i>Fonte: OJEU website</i>)
<p>DIRETTIVA 2014/24/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 26 febbraio 2014 sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE</p> <p>-</p> <p>DIRETTIVA 2004/18/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 31 marzo 2004 relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi</p>	<p>Fino al recepimento delle direttive del nuovo pacchetto (il cui termine è fissato al 18 aprile 2016) continuano a trovare applicazione:</p> <p><u>Statutory Instrument 2006 No. 5</u> The Public Contracts Regulations 2006 (si v. <i>infra</i> amendment)</p> <p><u>Scottish Statutory Instrument 2012 No. 88</u> The Public Contracts (Scotland) Regulations 2012.</p>
<p>DIRETTIVA 2014/25/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 26 febbraio 2014 sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE</p> <p>-</p> <p>DIRETTIVA 2004/17/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 31 marzo 2004 che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali</p>	<p>Fino al recepimento delle direttive del nuovo pacchetto (il cui termine è fissato al 18 aprile 2016) continuano a trovare applicazione:</p> <p><u>Statutory Instrument 2006 No. 6</u> The Utilities Contracts Regulations 2006 (si v. <i>infra</i> amendment).</p> <p><u>Scottish Statutory Instrument 2012 No. 89</u> The Utilities Contracts (Scotland) Regulations 2012.</p>
<p>DIRETTIVA 2014/23/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 26 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione</p>	<p>Nell'attuale quadro normativo e fino al recepimento (il cui termine è fissato al 18 aprile 2016), mentre alle concessioni di servizi si applicano esclusivamente i principi generali del Trattato (libera circolazione delle merci, libertà di stabilimento e libera prestazione di servizi, parità di trattamento, non discriminazione, mutuo riconoscimento, proporzionalità e la trasparenza), il settore delle concessioni di lavori pubblici trova una limitata disciplina nel Titolo III della citata direttiva 2004/18/CE.</p>
<p>DIRETTIVA 2007/66/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO dell'11 dicembre 2007</p>	<p><u>The Public Contracts (Amendment) Regulations 2009</u></p> <p><u>The Utilities Contracts (Amendment) Regulations 2009</u></p>

che modifica le direttive 89/665/CEE e 92/13/CEE del Consiglio per quanto riguarda il miglioramento dell'efficacia delle procedure di ricorso in materia d'aggiudicazione degli appalti pubblici	The Utilities Contracts (Amendment) Regulations 2009 Incorporated into The Public Contracts (Scotland) Regulations 2012 and The Utilities Contracts (Scotland) Regulations 2012.
DIRETTIVA 93/37/CEE DEL CONSIGLIO del 14 giugno 1993 che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori	<u>Statutory Instrument 1991 No. 2680</u> The Public Contracts Regulations 2006 (si v. <i>infra</i> amendment)
	Le Public Contracts Regulations e le Utilities Contracts Regulations del 2006 sono state così modificate: <u>The Money Laundering Regulations 2007</u> <u>The Public Contracts and Utilities Contracts (Amendment) Regulations 2007</u> <u>The Public Contracts and Utilities Contracts (Postal Services Amendments) Regulations 2008</u> <u>The Public Contracts and Utilities Contracts (CPV Code Amendments) Regulations 2008</u> <u>The Bribery Act 2010 (Consequential Amendments) Order 2011</u> <u>The Public Procurement (Miscellaneous Amendments) Regulations 2011</u>
Attuazione delle direttive europee in materia di ambiente	
Legislazione europea	UK Implementation (<i>Fonte: legislation.gov.uk</i>)
DIRETTIVA 92/43/CEE DEL CONSIGLIO del 21 maggio 1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche	<u>Statutory Instrument 2010 No. 490 (am. SI 1994 No. 2716)</u> The Conservation of Habitats and Species Regulations 2010
DIRETTIVA 85/337/CEE DEL PARLAMENTO E DEL CONSIGLIO del 27 giugno 1985 concernente la Valutazione dell'Impatto Ambientale di determinati progetti pubblici e privati	<u>Statutory Instrument 2009 No. 2263</u> The Infrastructure Planning (Environmental Impact Assessment) Regulations 2009
Attuazione delle direttive europee sulle caratteristiche delle reti	
Legislazione europea	UK Implementation (<i>Fonte: legislation.gov.uk</i>)

<p>DIRETTIVA 2010/40/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto</p>	<p>Department for transport</p> <p>Intelligent Transport Systems in the United Kingdom: Initial Report as required by European Union Directive 2010/40/EU – August 2011</p> <p>Annex – Report on Major UK Intelligent Transport System Implementations for Initial National Report Under the EU ITS Directive</p> <p>Report on Information on National Intelligent Transport System actions envisaged over a five year period as required by European Union Directive 2010/40/EU – September 2012</p>
<p>DIRETTIVA 2004/54/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della Rete stradale transeuropea</p>	<p><u>Statutory Instrument 2007 No. 1520</u></p> <p>The Road Tunnel Safety Regulations 2007</p>
<p>DIRETTIVA 2004/52/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 29 aprile 2004 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità</p>	<p><u>Statutory Instrument 2007 No. 58</u></p> <p>The Road Tolling (Interoperability of Electronic Road User Charging and Road Tolling Systems) Regulations 2007</p>
<p>DIRETTIVA 1999/62/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 17 giugno 1999 relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture</p>	<p><u>Statutory Instrument 2009 No. 1914 (am. SI 2014 No. 2437)</u></p> <p>Heavy Goods Vehicles (Charging for the Use of Certain Infrastructure on the Trans-European Road Network) Regulations 2009, which implemented Directive 1999/62/EC, as previously amended by Directives 2006/38/EC and 2006/103/EC</p>

13.5 ITALIA



Evoluzione della rete autostradale europea

Fonti: Autorità di regolazione dei trasporti, *Primo rapporto annuale al Parlamento*, 16 luglio 2014, 40.

**LA REALIZZAZIONE E LA GESTIONE DI INFRASTRUTTURE:
IL REGIME GIURIDICO DELLE CONCESSIONI**

ALLEGATO



Il rapporto è stato realizzato anche con il contributo di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Irpa Working Paper – Policy Papers Series No. 2/2014