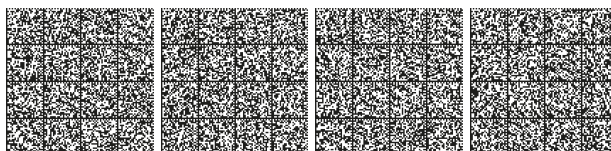

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI**

DECRETO 12 aprile 2022.

Approvazione del piano di riparto delle risorse per l'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale. Fondo complementare al PNRR - Missione 3.

**IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI**

Visto l'art. 11, commi 2-*bis* e 2-*ter*, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», e le conseguenti disposizioni di attuazione introdotte con delibera CIPE 26 novembre 2020, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 8 aprile 2021, n. 84, e concernente «Attuazione dell'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, commi 2-*bis*, 2-*ter*, 2-*quater* e 2-*quinq*», come modificato dall'art. 41, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120»;



Visto l'art. 1, comma 1, lettera a) del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, in cui si prevede l'obbligo per le amministrazioni pubbliche di detenere ed alimentare un sistema gestionale informatizzato contenente i dati necessari al monitoraggio della spesa per opere pubbliche ed interventi correlati;

Visto il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 26 febbraio 2013 con cui è stato disciplinato il dettaglio dei dati necessari per l'alimentazione del sistema di monitoraggio delle opere pubbliche nell'ambito della Banca dati delle amministrazioni pubbliche – BDAP;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici» e successive modificazioni;

Visto l'art. 23, comma 13, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, che definisce le modalità e i tempi di progressiva introduzione, da parte delle stazioni appaltanti, delle amministrazioni concedenti e degli operatori economici, dell'obbligatorietà dei metodi e strumenti elettronici specifici, quali quelli di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture, nelle fasi di progettazione, costruzione e gestione delle opere e relative verifiche;

Visto il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, recante «Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze»;

Visto in particolare, l'art. 12, comma 1, decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che prevede «È istituita, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), di seguito Agenzia, con sede in Roma presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con possibilità di articolazioni territoriali, di cui una, con competenze riferite in particolare ai settori delle infrastrutture stradali e autostradali, avente sede a Genova. Fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti proprietari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, l'Agenzia promuove e assicura la vigilanza sulle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali, direttamente sulla base del programma annuale di attività di cui al comma 5-bis, nonché nelle forme e secondo le modalità indicate nei commi da 3 a 5. Per quanto non disciplinato dal presente articolo si applicano gli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 ottobre 2019, n. 430, recante «Realizzazione dell'Archivio informatico nazionale delle opere pubbliche AINOP», istituito ai sensi dell'art. 13, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018;

Visto il regolamento UE 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, che

specifica i sei obiettivi ambientali del «Green Deal» europeo e stabilisce i criteri di ecosostenibilità di un'attività economica ed individua come attività ecosostenibile quella che contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più degli obiettivi ambientali indicati, non arreca danno significativo a nessuno di questi ed è svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia su imprese e diritti umani;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190, «Regolamento recante l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 6 marzo 2021, n. 56;

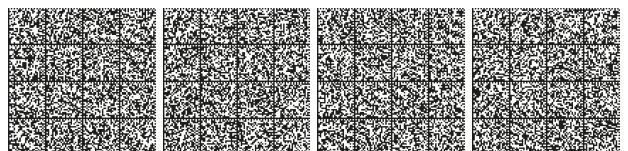
Visto l'art. 5 del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, convertito con modificazioni dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, con il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha assunto la denominazione di «Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili»;

Visto l'art. 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, recante «Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti», con il quale è stato approvato il Piano nazionale per gli investimenti complementari finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza per complessivi 30.622,46 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026;

Visto l'art. 1, comma 2, lettera c), punto 6, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, che, per l'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel destina: 25 milioni di euro per l'anno 2021, 50 milioni di euro per l'anno 2022, 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025 e 75 milioni di euro per l'anno 2026 nei pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Visto l'art. 1, comma 6, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, che prevede che «Agli interventi ricompresi nel Piano nazionale per gli investimenti complementari si applicano, in quanto compatibili, le procedure di semplificazione e accelerazione, le misure di trasparenza e conoscibilità dello stato di avanzamento stabilite per il Piano nazionale di ripresa e resilienza.»;

Visto l'art. 1, comma 7, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, che dispone che «Ai fini del monitoraggio degli interventi, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati per ciascun intervento o programma gli obiettivi iniziali, intermedi e finali determinati in relazione al cronoprogramma finanziario e coerenti con gli impegni assunti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza con la Commissione europea sull'incremento della capacità di spesa collegata all'attuazione degli interventi del Piano nazionale per gli investimenti complementari. Le informazioni necessarie per l'attuazione degli investimenti di cui al presente articolo sono rilevate attraverso il sistema di monitoraggio



di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, e i sistemi collegati. Negli altri casi e, comunque, per i programmi e gli interventi cofinanziati dal Piano nazionale di ripresa e resilienza è utilizzato il sistema informatico di cui all'art. 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.»;

Visto l'art. 1, comma 7-bis, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, in materia di revoca dei finanziamenti in caso di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale degli adempimenti o di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio qualora non risultino assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti;

Visto l'art. 1, comma 8, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, che prevede che «L'attuazione degli interventi di cui al presente articolo, soggetti alla procedura di notifica ai sensi dell'art. 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, è subordinata alla previa autorizzazione della Commissione europea. Le amministrazioni attuano gli interventi ricompresi nel Piano nazionale per gli investimenti complementari in coerenza con il principio dell'assenza di un danno significativo agli obiettivi ambientali, di cui all'art. 17 del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020»;

Visto l'art. 1-bis, comma 1, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, recante norme in tema di corretta programmazione finanziaria delle risorse e dell'erogazione dei contributi concessi per la progettazione e la realizzazione di investimenti;

Visto il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, con legge 29 luglio 2021, n. 108, recante: «Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure», ed in particolare l'art. 48, «Semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 giugno 2021, n. 115, recante «Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190 concernente l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

Visto il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021 adottato ai sensi dell'art. 1, comma 7, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, e, in particolare, la scheda relativa al progetto «Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale»;

Visto il decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 28 settembre 2021, n. 369, con il quale sono state assegnate, in coerenza con la scheda pro-

getto relativa a «Strade sicure – messa in sicurezza ed implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24-A25)» di cui al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 15 luglio 2021, le risorse per l'attuazione di un programma di monitoraggio dinamico per il controllo di ponti, viadotti e tunnel dell'autostrada A24-A25, e che, per tale ragione, il relativo gestore non è contemplato nell'attuale programma;

Vista la normativa tecnica vigente sulla materia;

Ritenuto necessario limitare, in sede di prima applicazione, l'attività alla rete viaria principale del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) di 1° livello in gestione alla società ANAS S.p.a. ed alle società autostradali che operano in regime di concessione, così come definita al capitolo III.3 dell'allegato infrastrutture 2021 «Dieci anni per cambiare l'Italia» del documento di economia e finanza;

Considerata la necessità di ripartire in misura omogenea l'importo tra i gestori della rete SNIT di 1° livello;

Decreta:

Art. 1.

Destinazione delle risorse

1. La somma complessiva di euro 450.000.000,00, articolata in euro 25.000.000,00 per l'anno 2021, euro 50.000.000,00 per l'anno 2022, euro 100.000.000,00 per l'anno 2023, euro 100.000.000,00 per l'anno 2024, euro 100.000.000,00 per l'anno 2025 ed euro 75.000.000,00 per l'anno 2026 è destinata al finanziamento di programmi finalizzati all'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale nazionale SNIT di 1° livello in gestione alla società ANAS S.p.a. ed alle società autostradali che operano in regime di concessione.

2. I programmi, la cui finalità riguarda il miglioramento della sicurezza delle strutture dei ponti, viadotti e gallerie, devono assicurare:

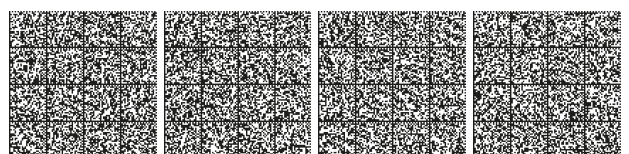
a) l'attuazione di un sistema integrato di censimento, classificazione e gestione dei rischi per 12.000 opere d'arte della rete viaria di cui al comma 1;

b) la strumentazione di 6.500 opere d'arte, delle suddette 12.000, mediante:

i. la predisposizione e l'attuazione di un sistema di monitoraggio dinamico con controllo da remoto;

ii. la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali in modo strutturale e attraverso un processo iterativo (analisi della rete, sopralluoghi, gestione del sistema digitalizzato, classificazione delle priorità, attuazione degli interventi);

c) l'adozione del modello BIM (*Building Information Modeling*) per 200 opere d'arte, comprese nelle suddette opere oggetto di controllo.



Art. 2.

Piano di riparto

1. Ai fini dell'assegnazione delle risorse di cui all'art. 1, comma 1, è approvato il piano di riparto di cui all'allegato 1 che costituisce parte integrante del presente decreto.

2. La direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede, sulla base del riparto di cui all'allegato 1, all'impegno ed al trasferimento dei finanziamenti ai soggetti attuatori di cui all'art. 1, comma 1, nel rispetto di quanto previsto dal presente decreto.

Art. 3.

Soggetto attuatore

1. Al fine di assicurare il rispetto degli obiettivi iniziali, intermedi e finali di cui al cronoprogramma procedurale dell'intervento, così come riportato dall'allegato 1 al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021 e del cronoprogramma finanziario di cui all'art. 1, comma 2, lettera c), punto 6, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, i gestori stradali e autostradali assumono il ruolo di soggetto attuatore.

Art. 4.

Spese ammissibili ed affidamento dei servizi

1. Le risorse di cui all'art. 1 sono utilizzate per attivare un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale, necessario per migliorare la pianificazione degli interventi di manutenzione e per identificare i punti più vulnerabili, considerando i rischi sismici, di smottamento e la vita utile, e possono includere:

a) le spese relative al censimento, alla classificazione del rischio, alle verifiche della sicurezza e alla conoscenza delle strutture;

b) le spese per l'acquisto e la installazione dei dispositivi di monitoraggio relativi alle misurazioni, a titolo indicativo, dei seguenti valori da rilevare sul luogo ed a distanza: accelerazioni, vibrazioni (ambientale e da traffico), spostamenti, inclinazioni, allargamenti o restringimenti dei lembi delle lesioni, tensioni, pressione del vento, variazioni di temperatura e di umidità ed ogni altra grandezza significativa per la valutazione dello stato della infrastruttura;

c) le spese relative alla realizzazione e/o implementazione della sala di controllo, all'acquisto del software e dell'hardware necessari a garantire il funzionamento dei relativi dispositivi e per la finalità di modellazione delle strutture.

Art. 5.

Piano degli interventi

1. Entro due mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, i gestori stradali e autostradali trasmettono alla direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali e alla Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali l'elenco delle opere soggette al monitoraggio dinamico ed il piano delle attività contenente gli elementi di cui al comma 5 e articolato secondo le disponibilità annuali e per un importo massimo pari alla quota ad essi assegnata in base al piano di riparto di cui all'art. 2, con indicazione dei codici unici di intervento (CUP).

2. Entro cinque mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, la direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, sentita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, approva i piani presentati con provvedimento espresso.

3. In caso di mancata approvazione dei piani entro il termine di cui al comma 2, il relativo finanziamento si intende negato.

4. Il piano è sviluppato sulla base:

a) degli obiettivi relativi al miglioramento della sicurezza della infrastruttura;

b) della conoscenza delle caratteristiche geometriche e dello stato dell'infrastruttura, del traffico e dell'esposizione al rischio sismico ed idrogeologico;

c) dell'analisi della situazione esistente.

5. Il piano deve contenere le attività finalizzate all'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale con la finalità di ridurre il rischio dell'infrastruttura e deve riportare i seguenti elementi:

a) tipologia di struttura individuata e coerenza della scelta con quanto previsto dal presente decreto;

b) cronoprogramma degli interventi in coerenza con gli obiettivi riportati nell'allegato 1 al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021, con indicazione di:

i. inizio e fine dell'attività conoscitiva delle strutture;

ii. inizio e fine dell'attività di modellazione delle strutture;

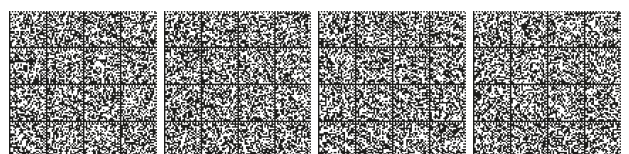
iii. inizio e fine delle attività di installazione della strumentazione;

iv. inizio e fine delle attività di rilevazione dei dati;

v. inizio e fine delle attività di elaborazione dei dati;

vi. data di emissione del report finale.

6. Il piano contiene le schede descrittive e riepilogative di ciascun intervento da realizzare nonché una relazione rappresentativa dei risultati attesi.



7. Le attività relative al censimento, l'acquisizione dei dati e la loro elaborazione confluiranno, ad opera del soggetto attuatore, nell'Archivio nazionale dei lavori pubblici (AINOP).

Art. 6.

Trasferimento delle risorse

1. Le risorse sono trasferite ai soggetti attuatori per ciascuna annualità secondo il piano di riparto e comunque dopo l'adozione del provvedimento di approvazione del piano degli interventi di cui all'art. 5, comma 2.

2. I fondi dell'annualità 2021, da trasferire ai soggetti attuatori con l'efficacia del presente decreto, sono utilizzati per interventi, in ogni caso coerenti con quanto previsto dagli articoli 4 e 5. Tali interventi sono validati entro cinque mesi dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* dalla direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali sentita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e confluiscono quindi nel piano degli interventi. Qualora tali interventi, o parte di essi, riguardino attività non ricomprese tra quelli indicati agli articoli 4 e 5, le corrispondenti somme sono decurtate a valere sull'annualità 2023.

3. Il trasferimento delle risorse relative alle annualità dal 2022 al 2026 è effettuato, nei limiti delle disponibilità di cassa e sulla base del piano di riparto e dei piani degli interventi di cui, rispettivamente, agli articoli 2 e 5 del presente decreto.

4. Il soggetto attuatore attesta tramite il sistema di monitoraggio di cui all'art. 9 che gli interventi non sono oggetto, per la quota ammessa a contributo, di altri finanziamenti diversi da quelli di cui al decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

5. Il soggetto attuatore si impegna a comunicare trimestralmente, tramite l'applicativo predisposto dalla struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, lo stato di avanzamento dei programmi, le ragioni di eventuali difformità e, se del caso, gli interventi correttivi che essi intendono mettere in atto per rispettare i tempi comunicati.

6. L'ultimazione finale di tutte le attività va certificata inderogabilmente entro il 30 marzo 2026. Il collaudo o la certificazione di regolare esecuzione delle attività è effettuato entro il 31 dicembre 2023 per le attività riferite al finanziamento degli anni 2021 e 2022, ed entro il 31 dicembre dell'anno successivo all'anno di riferimento del piano delle attività riferite al finanziamento per gli anni 2023 e 2024.

Art. 7.

Verifiche sugli interventi e revoca del finanziamento

1. Il soggetto attuatore rispetta il cronoprogramma procedurale di cui all'allegato 1 del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021. Il mancato rispetto dei termini previsti dal citato cronoprogramma,

nonché la mancata alimentazione del sistema di monitoraggio di cui all'art. 3 comportano, ai sensi dell'art. 1 comma 7-bis del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, la revoca del finanziamento qualora non risultino assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti.

2. La data di sottoscrizione dell'obbligazione giuridicamente vincolante è quella riportata sul sistema SIMOG per il CIG, così come acquisita nel sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Art. 8.

Variazioni finanziarie

1. Qualora si rendano disponibili ulteriori risorse relativamente alle annualità, e per le medesime finalità, con successivo decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si procede alla assegnazione delle stesse al soggetto attuatore, previa presentazione di un piano integrativo d'interventi per le annualità corrispondenti, da presentare ai sensi dell'art. 5.

2. Nel caso in cui siano apportate variazioni alla disponibilità delle somme in bilancio, rispetto a quanto assegnato dal piano di riparto, anche gli impegni di spesa sono variati in proporzione ai coefficienti del piano.

Art. 9.

Monitoraggio

1. Per gli interventi di cui al presente decreto si applica il sistema di monitoraggio delle opere pubbliche - MOP della banca dati delle pubbliche amministrazioni - BDAP previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, nonché il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021 adottato ai sensi dell'art. 1, comma 7, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con la legge 1° luglio 2021, n. 101.

2. Ai sensi dell'art. 11, comma 1-bis, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, gli atti che individuano i soggetti attuatori riportano per ciascun intervento il relativo codice unico di progetto (CUP).

3. Il monitoraggio delle procedure e degli interventi previsti dal presente decreto è effettuato dal soggetto attuatore, ovvero dal titolare del CUP. Gli interventi sono classificati sotto la voce: «C.6.0.0 - PNIC - Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale».

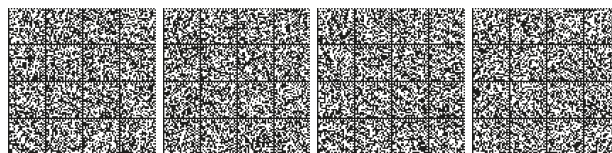
Il presente decreto sarà trasmesso agli organi di controllo per gli adempimenti di competenza e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 12 aprile 2022

Il Ministro: GIOVANNINI

Registrato alla Corte dei conti il 13 maggio 2022

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministero della transizione ecologica, n. 1567



ALLEGATO

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totale
	PIANO RIPARTIZIONE RISORSE	25.000.000 €	50.000.000 €	100.000.000 €	100.000.000 €	100.000.000 €	75.000.000 €	450.000.000 €
1	Anas S.p.A.	9.126,0	30.607.582 €	61.215.167 €	61.215.167 €	61.215.167 €	45.911.376 €	275.468.250 €
2	Aliva S.p.A.	155,8	522.536 €	1.045.072 €	1.045.072 €	1.045.072 €	783.804 €	4.702.824 €
3	Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.	235,6	790.176 €	1.580.352 €	1.580.352 €	1.580.352 €	1.185.264 €	7.111.584 €
4	Autostrada dei Fiori S.p.A. - tronco A10	113,3	379.996 €	759.991 €	759.991 €	759.991 €	569.993 €	3.419.960 €
5	Autostrada dei Fiori S.p.A. - tronco A6	130,9	439.024 €	878.048 €	878.048 €	878.048 €	658.536 €	3.951.216 €
6	Autostrada del Brennero S.p.A.	314,0	1.053.121 €	2.106.242 €	2.106.242 €	2.106.242 €	1.579.681 €	9.478.088 €
7	Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	72,2	242.050 €	484.100 €	484.100 €	484.100 €	363.075 €	2.178.450 €
8	Autostrade per l'Italia S.p.A.	2.857,5	9.583.736 €	19.167.471 €	19.167.471 €	19.167.471 €	14.375.603 €	86.253.620 €
9	Autovia Padana S.p.A.	150,5	504.760 €	1.009.520 €	1.009.520 €	1.009.520 €	757.140 €	4.542.840 €
10	Autovie Venete S.p.A.	210,2	704.987 €	1.409.975 €	1.409.975 €	1.409.975 €	1.057.481 €	6.344.887 €
11	CAS - Consorzio per le Autostrade Siciliane	298,4	500.400 €	1.000.800 €	2.001.600 €	2.001.600 €	1.501.200 €	9.007.200 €
12	CAV - Concessioni Autostradali Venete S.p.A. Autostrada	74,1	248.523 €	497.046 €	497.046 €	497.046 €	372.785 €	2.236.708 €
13	Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	179,1	600.681 €	1.201.363 €	1.201.363 €	1.201.363 €	901.022 €	5.406.133 €
14	RAV - Raccordo Autostradale Valle D'Aosta S.p.A.	32,4	108.666 €	217.332 €	217.332 €	217.332 €	162.999 €	977.994 €
15	Società Autostrada Asti Cuneo	55,7	186.812 €	373.623 €	373.623 €	373.623 €	280.217 €	1.681.304 €
16	SAM - Società Autostrade Meridionali S.p.A.	51,6	173.061 €	346.121 €	346.121 €	346.121 €	259.591 €	1.557.545 €
17	S.A.T.A.P. S.p.A. - A4 Torino - Milano	127,0	425.944 €	851.888 €	851.888 €	851.888 €	638.916 €	3.833.496 €
18	S.A.T.A.P. S.p.A. A21 Torino - Piacenza	164,9	553.056 €	1.106.112 €	1.106.112 €	1.106.112 €	829.584 €	4.977.504 €
19	Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A. - tronco Autocisa	101,0	338.743 €	677.485 €	677.485 €	677.485 €	508.114 €	3.048.683 €
20	Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A. - tronco Ligure Toscano	154,9	519.517 €	1.039.035 €	1.039.035 €	1.039.035 €	779.276 €	4.675.657 €
21	SAT - Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	54,6	183.122 €	366.245 €	366.245 €	366.245 €	274.683 €	1.648.101 €
22	SAV - Società Autostrade Valdostane S.p.A.	67,4	226.052 €	452.104 €	452.104 €	452.104 €	339.078 €	2.034.468 €
23	Società di progetto Brebemi S.p.A. (CAL)	59,7	100.114 €	200.227 €	200.227 €	200.227 €	150.171 €	900.908 €
24	SITAF - Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A.	82,5	138.348 €	276.696 €	276.696 €	276.696 €	211.757 €	1.303.544 €
25	SITMB - Società Italiana Traforo del Monte Bianco	5,8	9.726 €	19.453 €	38.905 €	38.905 €	29.179 €	175.073 €
26	SITRASB - Società Italiana Traforo Gran San Bernardo S.p.A.	12,8	21.465 €	42.930 €	85.860 €	85.860 €	64.395 €	386.370 €
27	Tangenziale di Napoli S.p.A.	20,2	33.874 €	67.749 €	135.497 €	135.497 €	101.623 €	609.737 €
	TOTALE	14.908,1	50.000.000 €	100.000.000 €	100.000.000 €	100.000.000 €	75.000.000 €	450.000.000 €
	TOTALE	14.908,1						

22A03224

