

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE INFRASTRUTTURALE DEL
PAESE E SULL'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA
SULLE GRANDI OPERE

10° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 GENNAIO 2003

Presidenza del presidente GRILLO

INDICE

Audizione dell'amministratore dell'ANAS S.p.a.

* PRESIDENTE	Pag.	POZZI	Pag.
BRUTTI PAOLO (DS-U)			
* CHIRILLI (FI)			
CICOLANI (FI)			
DONATI (Verdi-U)			
* FABRIS (Misto-Udeur-PE)			
MONTALBANO (DS-U)			
* PESSINA (FI)			
VISERTA COSTANTINI (DS-U)			
ALLEGATO (contiene i testi di seduta)			

N.B.: I testi di seduta sono riportati in allegato al resoconto stenografico

L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; CCD-CDU-DE; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Indipendente della Casa delle Libertà: Misto-Ind-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur-Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

Intervengono l'amministratore dell'ANAS S.p.a., ingegner Vincenzo Pozzi, il direttore centrale autostrade e trafori, architetto Mauro Coletta, il capo segreteria tecnica, dottor Fausto De Santis, e il tecnico dell'ANAS, signor Francesco Pontemezzo.

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dell'amministratore dell'ANAS S.p.a.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione infrastrutturale del Paese e sull'attuazione della normativa sulle grandi opere, sospesa nella seduta del 17 dicembre scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi prevista l'audizione dell'amministratore dell'ANAS S.p.a., ingegner Vincenzo Pozzi, che ringrazio per la sensibilità e la cortesia che ha dimostrato dichiarandosi disponibile a partecipare ai nostri lavori. Sono inoltre presenti il direttore centrale autostrade e trafori, architetto Mauro Coletta, il capo segreteria tecnica, dottor Fausto De Santis, e il tecnico dell'ANAS, signor Francesco Pontemezzo.

Come i colleghi sanno, tale audizione si inquadra nell'ambito dell'indagine conoscitiva che abbiamo avviato da tempo per monitorare la situazione infrastrutturale del nostro Paese e soprattutto l'attuazione delle opere cosiddette strategiche, con riferimento alle risorse esistenti e a quelle in qualche modo acquisibili, sia per le infrastrutture del sistema viario, che per quelle di tipo autostradale. In questo senso, ci farebbe piacere conoscere gli ultimi sviluppi della convenzione che l'ANAS sta negoziando con la società Autostrade S.p.a. per il rinnovo del piano finanziario e quant'altro.

Detto questo, cedo senza ulteriore indugio la parola all'ingegner Pozzi, il quale per lo svolgimento della sua relazione intende avvalersi dell'ausilio della proiezione di alcune diapositive, contenenti i grafici e le tabelle allegate alla relazione che intende consegnare alla Commissione, che verrà pubblicata in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

POZZI. Ringrazio il Presidente e la Commissione per l'attenzione che sempre ci avete voluto rivolgere e per il rapporto che si è venuto a creare, imperniato su un confronto dialettico tra le parti, a volte anche robusto e sostenuto ma sempre condotto con estrema correttezza e con grande soddisfazione da parte nostra.

Premetto che l'ANAS ha vissuto negli ultimi tredici mesi alcune vicende importanti (prima il commissariamento, poi il ripristino del consiglio di amministrazione dell'ente nazionale, infine, il 19 dicembre ultimo scorso, la trasformazione in società per azioni) che avrebbero potuto influire anche sull'andamento aziendale. In questi passaggi, per mia fortuna, sono sempre stato accompagnato dalla medesima compagine consiliare (prima come subcommissari, successivamente come consiglieri di amministrazione nella S.p.a.), dai consiglieri Brandani, Bonomi, Papello, con l'integrazione dell'amico Mario Virano. Ciò ha permesso obiettivamente una riorganizzazione profonda della società, assicurando nel contempo la continuità del rendimento aziendale. Basti pensare che nel 2002 i bandi di gara sono stati incrementati di circa il 240 per cento e le gare aggiudicate di circa il 140-150 per cento, nonché al lavoro svolto dalla direzione centrale autostrade e trafori per quanto riguarda la parte afferente alle concessionarie. Anche qui abbiamo avuto una serie di rinnovi di convenzioni, di atti aggiuntivi, di programmi di intervento estremamente importanti, di cui parleremo: cito, tra tutti, perché chiaramente è quello che ha maggior valenza rispetto agli altri, la convenzione stilata il 23 dicembre ultimo scorso con la società concessionaria Autostrade S.p.a., che prevede una sommatoria di investimenti di oltre 23 miliardi di euro da spalmare entro il 2038 e, in particolare, di 4,6 miliardi di euro di nuovi investimenti da attuare entro il 2009, oltre ai lavori programmati in precedenza e non eseguiti per vari motivi non imputabili alla società stessa ma che ora devono essere eseguiti.

Per maggiore precisione ho predisposto una relazione, che depositerò agli atti della Commissione, che mi accingo ad illustrare con l'ausilio di alcune diapositive, come già preannunciato dal Presidente.

La rete autostradale italiana, a seguito del rapido sviluppo occorso negli anni '50 e '60, non ha subito modifiche significative ed è divenuta nel tempo sempre più inadeguata a soddisfare la domanda di mobilità, cresciuta invece a ritmi sempre più sostenuti. L'evoluzione dei volumi di traffico occorsa negli ultimi anni è oggi fonte di numerose situazioni di congestione, localizzate prevalentemente in alcune aree. Il blocco della realizzazione di nuove tratte autostradali risalente alla legge n. 492 del 1975 risulta tra le cause principali per cui oggi si viaggia su una rete stradale ed autostradale progettata e realizzata con lungimiranza ma certamente sulla base di volumi di traffico molto diversi dagli attuali e per veicoli ben diversi.

(Si procede alla proiezione di diapositive).

Come indicato nella prima diapositiva, l'estensione dell'attuale rete autostradale risulta pari a 6.474,5 km ed è composta da autostrade a pedaggio per 5584,2 km e autostrade a libera circolazione per 890,3 km. Rispetto al totale della rete autostradale, l'86,2 per cento è a pedaggio ed include sia i trafori che le autostrade assentite in concessione; i rimanenti 890,3 km sono in gestione all'ANAS e quindi ancora non a pedaggio.

Sebbene lo sviluppo della rete appaia modesto a confronto della rete ferroviaria (19.516,2 km) e delle altre reti viarie, l'elevata capacità di servizio della rete autostradale ed il fatto di essere collegata alla viabilità ordinaria attraverso l'insieme dei nodi costituiti dalle circa 460 stazioni controllate e dagli svincoli liberi, permettono al sistema di assicurare un servizio capillare sul territorio. Le autostrade attraversano l'intero territorio italiano, eccezion fatta per la Sardegna, e servono ben 86 province del Paese su 103.

Per quanto riguarda lo sviluppo della domanda di trasporto autostradale, i volumi di traffico sulla rete autostradale hanno registrato nel 2001 un *trend* di crescita in linea con quello registrato negli anni precedenti. In termini percentuali si riscontra un incremento medio della mobilità, sull'anno precedente, pari al 3,9 per cento costituito dall'incremento del 4,2 per cento per i veicoli leggeri e del 3 per cento per quelli pesanti.

La diapositiva successiva evidenzia l'incremento costante dei volumi dei traffici autostradali degli ultimi dieci anni. Nella prima colonna sono espressi in miliardi di veicoli per chilometro i volumi di traffico, nella seconda l'incremento di detti volumi. Dal 1998 al 2001 possiamo notare un valore di incremento pressoché costante.

Ampliando l'area di osservazione anche alle altre modalità di trasporto, si riscontra che negli ultimi anni la rete autostradale ha assunto un peso sempre maggiore. Per chiarezza possiamo riferirci alla relativa tabella sull'evoluzione della mobilità negli anni 1997-2001, riportata nella diapositiva n. 3.

Confrontando l'ammontare complessivo degli spostamenti effettuati nel periodo 1997-2001 emerge che sulla rete autostradale si registrano incrementi di spostamento in media pari a circa il 10 per cento del totale complessivo rispetto al totale delle modalità di trasporto.

La domanda di trasporto di persone e merci nel nostro Paese è in costante aumento. Particolarmente accentuata si presenta questa tendenza all'interno del comparto autostradale, come mostrato dall'incremento dei veicoli per chilometri percorsi sull'intera rete negli ultimi dieci anni, che è passato da 51.112,9 milioni di veicoli a ben 71.316,3 milioni di veicoli. Anche in questo caso possiamo far riferimento alla relativa tabella illustrativa riportata nella quarta diapositiva.

Ad un così consistente incremento di domanda registratosi sulla rete autostradale italiana non è tuttavia corrisposto un adeguato aumento della rete in termini di estensione e capacità. Anche per questo motivo negli ultimi anni tratti sempre più ampi della rete entrano in congestione apportando notevoli disagi agli utenti, con una diminuzione dell'efficienza del sistema produttivo ed un notevole aumento dei costi esterni (ad esempio,

incremento dell'inquinamento acustico ed atmosferico derivati dalla congestione).

Per quanto concerne l'evoluzione delle rete autostradale a pedaggio nei principali Paesi europei, in particolare Italia, Francia, Portogallo e Spagna (questi ultimi i nostri più diretti interlocutori), si prospetta l'evoluzione che hanno avuto, in termini di estensione chilometrica, le reti autostradali a pedaggio di tali Paesi. Considerando il periodo che va dal 1991 al 2001, si riscontra un incremento della rete autostradale italiana del 4,8 per cento, notevolmente al di sotto degli incrementi registrati negli altri Paesi.

Riferendoci al dettaglio riportato nella tabella 5, possiamo notare che la Francia ha registrato un incremento del 32,70 per cento, l'Italia del 4,80 per cento, il Portogallo del 142, 20 per cento e la Spagna del 19,10 per cento.

Come si evince dalla successiva tabella 6, l'Italia ha peraltro la minore densità di rete per abitante rispetto al totale (-27 per cento sulla media) e la maggiore densità di autoveicoli per chilometro (ci attestiamo su un valore pari a 5.472 contro i 3.382 della Francia). Relativamente alle concessionarie autostradali, è necessario ricordare che il servizio di mobilità autostradale è gestito, come noto, in Italia ricorrendo prevalentemente all'istituto della concessione di costruzione e gestione.

Il panorama delle concessionarie autostradali in Italia è rappresentato da 24 società raggruppabili in 8 società facenti capo al Gruppo Autostrade S.p.a., alle quali sono affidati 3.384 chilometri di rete (oltre il 58 per cento del totale): Autostrade S.p.a., privatizzata nel dicembre 1999; Autostrade A24 e A25, affidate all'ATI Autostrade S.p.a.-TOTO S.p.a. a seguito di procedura concorsuale promossa da ANAS; Autostrade meridionali S.p.a. (SAM); Raccordo autostradale Valle d'Aosta S.p.a. (RAV); Torino-Savona S.p.a.; Tangenziale di Napoli S.p.a.; Autostrada tirrenica S.p.a. (SAT); Società per il traforo del Monte Bianco.

Vi sono ulteriori 13 società con azionariato misto (pubblico-privato) che gestiscono complessivamente 2.318 chilometri di autostrade, quali: Società-autostrade di Venezia e Padova p.a.; Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso S.p.a.; Autostrada del Brennero S.p.a.; Autostrada Torino-Ivrea-alle d'Aosta S.p.a. (ATIVA); Autocamionale della CISA S.p.a.; Autovie venete S.p.a.; Autostrade Centro-Padane S.p.a.; Autostrada Brescia-erona-icenza-Padova S.p.a.; Società autostrada Torino-Alessandria-Piacenza p.a. (SATAP); società Autostrade Valdostane S.p.a. (SAV); Società autostrada Ligure Toscana p.a. (SALT); Autostrada dei Fiori S.p.a.; Consorzio per le autostrade siciliane (controllato dalla regione Sicilia).

Vi è inoltre una società a capitale interamente privato: Autostrada Torino-Milano S.p.a. (ASTM).

Oltre alla società che gestisce il Traforo del Monte Bianco, sono presenti due società concessionarie di trafori a pedaggio: la Società italiana per il Traforo del Gran San Bernardo e la Società italiana per il Traforo autostradale del Frejus p.a. (SITAF).

La società Pedemontana lombarda, affidataria della concessione di costruzione e gestione dell'omonimo collegamento autostradale, non risulta ancora in fase operativa, atteso che risultano ancora in corso valutazioni volte alla definizione del tracciato definitivo.

Oltre alle autostrade in concessione, la rete è composta da autostrade gestite direttamente dall'ANAS, quali: il Grande raccordo anulare di Roma, il collegamento tra Roma e l'Aeroporto internazionale di Fiumicino, l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria e le autostrade siciliane A19 Palermo-Catania e A29 Palermo-Mazzara del Vallo.

Il rinnovo degli atti convenzionali autostradali ai sensi della legge n. 498 del 1992, occorso per la maggioranza delle società nell'anno 2000, rappresenta un fondamentale traguardo per lo sviluppo della rete autostradale in quanto vengono recepite sostanziali innovazioni regolamentari tese: al potenziamento della rete infrastrutturale finalizzato al miglioramento degli *standard* di sicurezza e del servizio offerto agli utenti; alla semplificazione delle procedure approvative; alla risoluzione di tutte le tipologie di contenzioso pendente tra concessionario e concedente; ad intensificare il sistema di controlli da parte dell'ente concedente e ad affermare la natura privatistica del settore.

Nei medesimi atti convenzionali sono stati proposti significativi programmi di investimento da porre in essere secondo una dettagliata scansione temporale.

Solo al fine di definire alcune problematiche connesse alla rimodulazione del debito residuo verso il Fondo centrale di garanzia non è stato ancora possibile pervenire al perfezionamento dei nuovi atti convenzionali per le società SAV S.p.a. e SITAF S.p.a..

Tuttavia, a seguito dei chiarimenti forniti dal Ministero dell'economia è stato possibile pervenire, il giorno 18 settembre 2002, alla stipula degli atti riferibili alle due società successivamente trasmessi al Ministero delle Infrastrutture per l'emanazione dei decreti d'approvazione.

Nel contempo sono stati stipulati atti aggiuntivi alle convenzioni vigenti con le società concessionarie Autovie venete S.p.a. e Venezia Padova S.p.a., resisi necessari per definire le modalità e i tempi di realizzazione del passante di Mestre. In data 23 dicembre 2002 si è proceduto, per la società Autostrade, alla stipula del IV atto aggiuntivo alla convenzione del 4 agosto 1997, nel quale, oltre all'esecuzione della suindicata opera, sono stati inseriti nuovi interventi di adeguamento e potenziamento della rete.

Altra significativa innovazione è rappresentata dal perfezionamento della convenzione con l'ATI Autostrade S.p.a.-Toto S.p.a. relativa alla gestione delle autostrade A24 e A25. L'ANAS infatti, in applicazione del disposto dell'articolo 5 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito con modificazioni nella legge 6 aprile 1977, n. 106, ha promosso una procedura di gara per l'affidamento in concessione della gestione, manutenzione ed esercizio della rete autostradale a pedaggio delle autostrade Roma-l'Aquila, Traforo del Gran Sasso-Teramo, con diramazione Torano-Pescara. Il nuovo gestore dovrà attuare un ampio programma di ri-

qualificazione dell'autostrada, che comprende tra l'altro: l'ampliamento a tre corsie dell'autostrada A24 nel tratto tra via Palmiro Togliatti e la barriera di Roma Est, compreso l'adeguamento della stazione di Lunghezza, e l'armonizzazione della viabilità ordinaria per un importo stimato di 72,3 milioni di euro; la realizzazione della costruzione della seconda carreggiata, dalla progressiva chilometrica 0+000, alla progressiva chilometrica 5+474, 41, del tronco Villa Vomano-Teramo per un importo stimato di 74,89 milioni di euro.

E vengo al programma degli investimenti delle concessionarie autostradali previste negli atti convenzionali vigenti. Il programma degli interventi previsto dalle nuove convenzioni autostradali è stato definito a seguito di approfondite indagini sulle situazioni di maggior carenza sulla rete viaria. In questa fase l'ANAS e, per essa, la direzione autostrade, ha operato sulla base delle priorità che si possono così riassumere: assicurare alle autostrade tutti quei correttivi ritenuti necessari ed indispensabili per migliorare la sicurezza per l'utente ed elevare il livello di servizio; migliorare la funzionalità e la fluidità dell'autostrada eliminando ogni forma di incongruenza tecnica con opere di adeguamento, introducendo anche opere di interconnessione diretta tra autostrade intersecanti; potenziare e migliorare la viabilità di adduzione, di raccordo e di allacciamento all'autostrada con particolare riferimento ai grandi nodi delle aree metropolitane; inserire tutte le innovazioni gestionali atte a migliorare il servizio reso all'utenza; prevedere un piano manutentorio che permetta di mantenere un'elevata efficienza dell'autostrada stessa.

La gestione delle infrastrutture autostradali comporta un continuo adeguamento delle stesse alle mutate esigenze degli utenti e la necessità di intervenire a livello gestionale e/o infrastrutturale sulla capacità di trasporto per assecondare la costante crescita della domanda. D'altro canto, è evidente che l'ampliamento di infrastrutture autostradali può essere realizzato solo con l'impiego di ingenti risorse economiche, pubbliche e private.

L'individuazione delle deficienze infrastrutturali, la definizione delle priorità di intervento, la scelta delle tipologie di opere e dei tempi di realizzazione degli adeguamenti, in poche parole la pianificazione dello sviluppo della rete, sono attività che non possono prescindere dalla valutazione puntuale dei livelli di servizi offerti sul ciascun tratto elementare della rete in concessione. La conoscenza dei livelli di servizio permette l'implementazione di procedure di valutazione che abbiano lo scopo di ottimizzare l'uso delle risorse disponibili.

Quanto agli interventi avviati, il rinnovo degli atti convenzionali ha comportato e comporterà una consistente accelerazione nell'avvio delle opere autostradali divenute nel tempo sempre più improcrastinabili. Gli interventi programmati consentiranno, già nei prossimi anni, di ridurre significativamente le carenze infrastrutturali sopra evidenziate, causate, come precedentemente riportato, da un lungo periodo di stasi e di adeguare la rete autostradale alle attuali esigenze della domanda.

I piani finanziari allegati alle convenzioni revisionate includono anche una serie di interventi rientranti nell'ambito degli articoli 5 e 14 della

legge n. 531 del 1982, i quali incidono significativamente sul livello di sicurezza e di qualità del servizio. Detti interventi sono rappresentati da ampliamenti di carreggiata, creazione di nuovi svincoli, realizzazione di raccordi, adduzioni, peduncoli, messa in sicurezza di ponti, viadotti e tunnel, adeguamento di barriere spartitraffico, innovazioni tecnologiche rivolte all'informazione all'utenza, all'automazione dei sistemi di esazione e alla riqualificazione ambientale. Più in generale, è possibile classificare tutti gli interventi inseriti negli atti convenzionali in tre distinte categorie: interventi atti ad elevare il livello di servizio e di sicurezza della rete; interventi di miglioramento e rinnovo della rete; interventi di manutenzione. L'accelerazione dei lavori trova riscontro nel numero e valore dei progetti presentati per l'approvazione all'ANAS.

Per avere una visione maggiormente chiara del fenomeno, si riporta un quadro dei progetti approvati negli anni 2001 e 2002, ripartito per società concessionarie. Vi riassumo rapidamente la tabella riportata, nella quale sono indicati, per gli anni 2001 e 2002, società per società autostradale, tutti i dati degli importi e il numero dei progetti che sono stati approvati. Per il 2001, a fronte di 102 progetti approvati, abbiamo un importo totale di circa 672 milioni di euro; per il 2002, a fronte di 80 progetti approvati, abbiamo un importo totale di circa un miliardo e 261 milioni di euro. Tra tutti, spicca il numero di progetti approvati per la società Autostrade S.p.a. per un controvalore di circa 847,500 milioni di euro.

Passo ora ad illustrare il programma di manutenzione ordinaria e straordinaria. Gli interventi di manutenzione sono prevalentemente finalizzati al mantenimento della funzionalità della rete e delle opere. Il nuovo testo convenzionale prescrive per le manutenzioni ordinarie l'obbligo, da parte delle società concessionarie, di presentare un programma completo, entro il mese di novembre, riferito all'anno seguente. Tale programma risulta composto da molteplici tipologie di interventi, i quali risultano indispensabili per assicurare all'utenza un adeguato livello di sicurezza e *comfort*. In particolare, per il periodo 2002-2004, l'importo complessivo di spesa per le manutenzioni ordinarie e straordinarie, riscontrabile dai piani finanziari, risulta pari a 3 miliardi e 316 milioni di euro. Per l'anno 2003 l'importo delle sole manutenzioni ordinarie risulta pari a 690.825,1 migliaia di euro, con un incremento del 17,69 per cento rispetto alle previsioni dei piani finanziari dello stesso anno.

Tale valore evidenzia un crescente impegno finanziario rispetto ai precedenti anni. Nell'ambito del programma, le voci maggiormente rappresentative sono costituite dal rifacimento delle pavimentazioni autostradali, con forte utilizzo delle pavimentazioni di tipo drenante, dal ripristino delle opere in cemento armato, dalla sostituzione di barriere spartitraffico, dagli interventi in galleria e da altri ancora.

Per quanto riguarda gli aspetti legati alla sicurezza della rete autostradale, l'incremento dei livelli di sicurezza dell'utenza autostradale rappresenta una delle priorità che caratterizza l'operato dell'ANAS sia nella formazione del programma degli investimenti che nella sua realizzazione.

Una corretta visione del problema legato alla mobilità rende necessario individuare tutte le azioni adeguate a minimizzare i danni alle persone. Il trasporto privato e delle merci su strada costituisce un problema che, a causa dei volumi di traffico crescenti, ha assunto una connotazione sempre più preoccupante, anche se in termini percentuali si riscontrano dati abbastanza confortanti. Faccio riferimento alla scheda riportata nella diapositiva n. 8.

Per quanto concerne il miglioramento degli *standard* di qualità nel settore autostradale, le politiche già avviate al riguardo rispondono prevalentemente alle esigenze di miglioramento dell'informazione all'utenza, di riduzione dei tempi di attesa ai caselli, di incremento della qualità per i servizi offerti nelle aree di sosta, di redazione di una completa carta dei servizi, di adozione di misure per la riduzione dei disagi all'utenza, di interventi di miglioramento ambientale, di certificazione di qualità, di coordinamento con le forze di pubblica sicurezza e di coordinamento delle attività di pronto intervento.

Gli interventi per il contenimento dell'inquinamento acustico, sebbene non incidano direttamente sul *comfort* dell'utente, esplicando piuttosto beneficio a favore della popolazione prospiciente la tratta autostradale, sono previsti da precisi obblighi di legge.

Per il futuro è previsto un crescente impegno finanziario da parte delle concessionarie autostradali per tale voce di spesa.

Costante rilevanza viene riservata alla identificazione e alla pianificazione delle azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi programmati, anche attraverso la misurazione dei risultati ottenuti e il raffronto con valori *standard*.

Affronto ora il tema dei principi di riferimento per i programmi futuri. In linea con le precedenti informazioni, gli obiettivi e le principali iniziative nel settore autostradale per i prossimi anni possono essere sintetizzati nel modo seguente: in primo luogo, adeguamento e potenziamento infrastrutturale, attraverso la realizzazione di tutte le iniziative nominative comprese nella nuova Convenzione, con lo sviluppo di programmi di lavoro in linea con le scadenze previste, e attraverso l'articolazione degli ulteriori interventi, secondo criteri di priorità che tengano conto delle effettive esigenze del miglioramento della qualità del servizio e dell'equilibrio costi-benefici; in secondo luogo, potenziamento delle attività connesse alla sicurezza e alla qualità del servizio, attraverso un forte impulso al programma di manutenzione, il cui dimensionamento sarà correlato alla dinamica del traffico, un parallelo sviluppo di significativi programmi di intervento sulle infrastrutture di rete, e l'attuazione di politiche d'innovazione gestionale finalizzate al miglioramento del processo di erogazione del servizio e al miglioramento dei servizi offerti alla clientela.

Vorrei fare un rapido cenno alle innovazioni normative del settore e, in particolare, alle opere in programma ai sensi dell'articolo 37-*bis* della legge n. 109 del 1994 (*project financing*), il quale regola le modalità di realizzazione di opere pubbliche attraverso il ricorso a capitali privati.

Con riguardo alle opere viarie, l'ANAS, vantando una specifica competenza tecnica ed economica, potrà svolgere, e svolgerà ancor più che in passato, un ruolo di studi e di programmazione per individuare la sussistenza dei requisiti necessari a realizzare un'opera mediante il ricorso alla finanza di progetto.

In particolare, la prima esperienza di *project financing* relativa al settore autostradale si riferisce alla gara pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 27 dicembre 2001, ormai in fase di completamento, relativa al collegamento autostradale Milano-Bergamo-Brescia.

Per quanto riguarda le opere previste ai sensi della legge n. 443 del 2001 (la cosiddetta legge obiettivo), con l'approvazione della normativa della suddetta legge sono state previste procedure speciali per la realizzazione di nuove infrastrutture strategiche per il Paese finalizzate al soddisfacimento della attuale richiesta di mobilità.

Relativamente al comparto stradale ed autostradale lo schema di programma allegato alla legge n. 443 del 2001 si articola, come indicato nella diapositiva n. 9, nelle seguenti aree: sistema dei valichi; corridoi longitudinali plurimodali (padano, Tirreno-Brennero, Tirrenico-Nord Europa, Adriatico, dorsale centrale); ponte sullo Stretto di Messina; corridoi trasversali dorsale appenninica; allacciamenti stradali a grandi Hub aeroportuali; sistemi urbani.

Il programma di investimenti formulato dal Governo è orientato al perseguimento del riequilibrio socioeconomico tra le opere del Paese e, a tal fine, il programma delle opere inserite nel Piano generale dei trasporti potrà essere opportunamente integrato dallo stesso CIPE. Tra le opere che compongono il primo programma del CIPE, si riportano nella relazione consegnata alcuni interventi riferibili al settore autostradale; ne elenco rapidamente solo alcuni.

Come potete evincere dalla diapositiva n. 10, per quanto riguarda il corridoio 5, attualmente sono in corso gli interventi per l'ammodernamento dell'autostrada A4 Torino-Milano. Si considerino inoltre gli interventi per l'autostrada Asti-Cuneo a cura dell'ANAS; proprio in questi giorni stiamo decidendo se aprirci al mercato o proseguire in proprio l'ultimazione di tale arteria. Sono in corso anche gli interventi per l'asse autostradale Brescia-Bergamo-Milano, che è il primo *project financing* in corso di chiusura, e stiamo ipotizzando che tra i mesi di febbraio e marzo si potrà arrivare all'aggiudicazione definitiva dell'entità concessionaria.

Ritengo che interessi maggiormente entrare nel merito della IV convenzione aggiuntiva stipulata tra ANAS S.p.a. e società Autostrade S.p.a..

Ai sensi dell'articolo 12 della Convenzione sottoscritta in data 4 agosto 1997, che prevede la revisione quinquennale del piano finanziario, ANAS S.p.a. e società Autostrade S.p.a. hanno proceduto alla stipula della IV convenzione aggiuntiva in data 23 dicembre 2002.

Con la stipula di tale convenzione aggiuntiva si potrà realizzare un vasto programma di infrastrutture, che vanno dalla riproposizione degli investimenti già assentiti in concessione alla previsione di interventi finaliz-

zati al miglioramento degli *standard* di sicurezza e della qualità del servizio offerto agli utenti.

Nel piano finanziario sono previsti investimenti per un ammontare complessivo di circa 24 miliardi di euro così suddivisi: 8.828 milioni di euro per opere già previste in convenzione, di cui circa 4 per il potenziamento del tratto Bologna-Firenze, da svolgersi nel periodo 2002-2007; e quasi 5 altri investimenti quali terze corsie, impianti, sicurezza, qualità e miglioramento delle gallerie, da eseguirsi nel periodo 2002-2038 (data di scadenza della concessione); 4.686 milioni di euro per nuovi investimenti quali terze e quarte corsie, nuovi svincoli, passante di Mestre e di Genova, viabilità di accesso al polo fieristico di Milano, piano di sicurezza delle gallerie, da svolgere nel periodo 2003-2009; ulteriori 10.591 milioni di euro per interventi di manutenzione ordinaria nel periodo 2002-2038.

Tra gli aspetti salienti introdotti dall'ANAS in sede di aggiornamento del piano finanziario reputo opportuno evidenziare: il mancato riconoscimento tariffario per i superi di spesa previsti (circa 1.089 milioni di euro) per la riproposizione degli investimenti già assentiti in concessione con la convenzione del 4 agosto 1997 e successivi atti aggiuntivi, come si evince dalla diapositiva n. 11; il riconoscimento di incrementi tariffari per la realizzazione di nuovi investimenti diluiti su un periodo di dieci anni al fine di ridurre l'impatto sugli utenti attraverso la predisposizione di piani di convalida economica per ogni singolo nuovo investimento commisurati al WACC della concessionaria; il riconoscimento del primo aumento tariffario relativo ai nuovi investimenti soltanto dopo le approvazioni del progetto da parte della Conferenza dei servizi o del CIPE per le opere inserite nella legge obiettivo; il riconoscimento dei successivi incrementi tariffari per ogni singola opera solo ad inizio dei lavori ed in proporzione allo stato di avanzamento dei lavori stessi consuntivati annualmente rispetto alle previsioni di piano finanziario; la possibilità di stralciare dalla convenzione investimenti che per cause di forza maggiore non possono essere realizzati, con contestuale inserimento di altri interventi e rideterminazione del livello tariffario alla luce degli incrementi eventualmente già applicati; la revisione, alla fine di ogni quinquennio, di tutti i piani di convalida economici al fine di tenere conto, nella determinazione della variabile X della formula del *price-cap*, anche del recupero degli scostamenti, in più ed in meno, dell'andamento del traffico rispetto a quello previsto nel piano finanziario che si fossero verificati nel quinquennio precedente.

Contestualmente alla stipula della IV convenzione aggiuntiva, l'ANAS S.p.a. e la società Autostrade S.p.a., ai sensi dell'articolo 9, comma 2, della convenzione sottoscritta in data 4 agosto 1997, hanno fissato gli incrementi tariffari legati alla variabile X per il quinquennio 2003-2007. Il primo incremento tariffario, con decorrenza 1 gennaio 2003, è stato pari all'1,52 per cento così composto: 1,40 per cento di inflazione programmata, - 0,63 per cento (che rappresenta la somma algebrica tra 1,40 per cento per recupero di produttività e - 0,77 per cento per recupero del differenziale di inflazione), + 0,75 per cento (che è l'indicatore di qualità). Tale intesa prevede sia i recuperi di produttività futuri, pari in media

allo 0,90 per cento annuo, che il riconoscimento del differenziale tra inflazione reale e programmata verificatosi nel periodo 1998-2002, pari allo 0,77 per cento annuo (alla luce del parere all'uopo rilasciato dal Consiglio di Stato).

In riferimento a quanto sopra evidenziato, si riportano nell'allegato n. 6 alla relazione gli incrementi tariffari complessivi previsti nel piano finanziario allegato alla IV convenzione aggiuntiva per il periodo 2003-2012 distinti per ciascun nuovo piano di investimento. Tali valori subiranno variazioni annuali, per effetto del riconoscimento dell'inflazione programmata e dell'indicatore di qualità, e quinquennali, per effetto della revisione di tutti i piani di convalida economico-finanziari di ciascun nuovo intervento.

Un ultimo cenno riguarda l'aumento tariffario riscontrato sulle autostrade A24 e A25.

In data 29 novembre 2000 è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana il bando di gara per l'affidamento a mezzo licitazione privata, ai sensi del decreto legislativo n. 157 del 1995, della concessione di gestione delle autostrade A24 e A25. La concessione è stata aggiudicata in data 1 ottobre 2001 all'ATI. Autostrade S.p.a.-Toto S.p.a.. Con la convenzione sottoscritta in data 20 dicembre 2001, il cui decreto interministeriale è stato registrato dalla Corte dei conti il 18 luglio 2002, sono stati previsti ingenti investimenti finalizzati al miglioramento degli *standard* di sicurezza e della qualità del servizio offerto agli utenti, così suddivisi: progettazione e realizzazione dei lavori di completamento dell'autostrada tra Villa Vomano e Teramo, da realizzare nel periodo 2002-2006, per un importo complessivo lordo di 145 miliardi di lire; adeguamento del tratto a tre corsie dell'autostrada A24 tra via Palmiro Togliatti e la barriera di Roma Est, compreso l'adeguamento della stazione di Lunghezza e l'armonizzazione con la viabilità ordinaria, da realizzare negli anni 2002-2006, per un importo complessivo lordo di circa 140 miliardi di lire; interventi di manutenzione straordinaria per tutta la durata della concessione, pari a 347 miliardi di lire; investimenti per manutenzione ordinaria per circa 1.486 miliardi di lire previsti per tutta la durata della concessione, con una spesa media annua di circa 50 miliardi di lire.

Per garantire la realizzazione del suddetto programma di investimenti ed assicurare l'equilibrio economico del piano finanziario l'ATI aggiudicataria ha offerto in sede di gara, tra l'altro, un incremento tariffario, legato al parametro X della formula del *price-cap*, per i primi tre anni di concessione pari al 50 per cento, con decorrenza 1° gennaio 2002. Tale incremento tariffario è risultato inferiore rispetto alle offerte presentate in sede di gara dagli altri concorrenti, che prevedevano per lo stesso periodo incrementi tariffari oscillanti tra l'83 e l'85 per cento.

Al fine di salvaguardare la continuità del servizio ed il rispetto dei contenuti tecnico-economico-finanziari dell'offerta presentata in sede di gara, è stato convenuto di fissare alla data del 1° gennaio 2003 il passaggio della gestione al nuovo concessionario della gestione delle autostrade A24 e A25, facendo decorrere il primo anno di concessione dal 2003. Per-

tanto, rispetto alle tariffe applicate sino al 31 dicembre 2002, con il 1° gennaio 2003 si è registrato un incremento dovuto al tasso di inflazione programmata per lo stesso anno dell'1,4 per cento, al parametro X della formula del *price-cap* (20 per cento) ed all'applicazione dei sovrapprezzi dovuti per legge allo Stato (3 lire per i veicoli leggeri e 9 lire per i veicoli pesanti), oltre che all'IVA (20 per cento). Confrontando le tariffe unitarie distinte per classi applicate sulle autostrade A24 e A25 dal 1° gennaio 2003 con le tariffe applicate ad altre autostrade con medesime caratteristiche di montagna, emerge che le stesse risultano inferiori in media del 40 per cento.

(Si conclude la proiezione di diapositive).

CHIRILLI (FI). Il mio intervento è teso a rompere il ghiaccio su problemi spiccioli della nostra rete autostradale. In primo luogo, vorrei riferirmi ai problemi della Puglia che certo stanno a cuore anche a lei, ingegner Pozzi.

In questa Regione vi è una eterna opera incompiuta sulla quale si è puntata notevolmente l'attenzione dei vertici regionali dell'ANAS anche con l'assunzione di impegni volti a portare a termine i lavori nel breve periodo (si sperava che ciò avvenisse alla fine dello scorso anno): mi riferisco alla strada che collega Brindisi a Taranto.

Motivi di lagnanza ma anche preoccupazione per gli incidenti che si verificano ci portano a ritenere che sia quanto mai importante concludere al più presto tale opera. Vorremmo ascoltare le notizie di cui lei dispone al riguardo dal momento che sulla realizzazione di tale opera vi è grande attesa.

Ho poi notato che è stata attribuita grande importanza, nel rinnovo dell'impegno finanziario delle concessionarie e quindi nell'aggiornamento, al problema della sicurezza stradale. Dalle notizie emerse a consuntivo del 2002, sembrerebbe che il numero dei morti per incidenti stradali si sia ridotto in maniera considerevole rispetto al 2001. È anche vero che esiste una polemica su come vengono stilate tali statistiche dal momento che non si riescono ad avere dati omogenei, in particolare, per quanto riguarda le morti che avvengono a distanza di tempo dal momento dell'incidente; spesso, infatti, tali morti non vengono conteggiati nel novero complessivo.

In questo aggiornamento del piano finanziario, lei ritiene sia stata riconosciuta sufficiente importanza al tema della sicurezza? Ossia, rispetto ai nuovi investimenti, che pure ci impegnano per più di trent'anni, non ritiene che si sarebbe dovuto guardare con più attenzione al completamento e alla messa in sicurezza delle opere esistenti, oppure ritiene che il livello di sicurezza che si intende assicurare sia comunque adeguato, anche in virtù dell'incremento illustratoci poc'anzi? Gli investimenti che le concessionarie si impegnano ad effettuare in termini di sicurezza possono farci stare tranquilli?

Su questo tema, su cui la Commissione è impegnata con una indagine conoscitiva (che presto giungerà a conclusione), sarebbe opportuna una

corrispondenza di conoscenze e di programmazione tra i lavori della Commissione e i programmi dell'ANAS.

La mia curiosità mi spinge a porle un'ultima domanda. Ho notato che nella progettazione e negli investimenti riferiti alle nuove reti autostradali non si configura (ma è giusto che sia così) una corrispondenza tra importo e numero dei lotti. Credo che quando si parla del numero dei progetti approvati per ogni singolo tratto ci si riferisca al lotto autonomo.

L'esperienza che abbiamo maturato con la Reggio Calabria-Salerno e l'impegno profuso dal Ministro per ridurre il numero dei lotti a favore di maxi lotti che forniscano maggiori garanzie di completamento non dovrebbero spingerci a ridurre, appunto, il numero dei lotti?

Mi sembra di aver letto che per il tratto Palermo-Messina sono previsti undici lotti (non si tratta di un tratto molto esteso).

POZZI. Non si tratta di nuovi appalti. Stiamo per completare la parte terminale con una serie di sistemazioni e chiaramente dobbiamo seguire la suddivisione prevista a suo tempo.

CHIRILLI (FI). I progetti approvati a cui si è riferito quindi erano già esistenti?

POZZI. Ci riferiamo principalmente a gallerie. Si tratta di undici gallerie la cui realizzazione è affidata ad imprese diverse perché a queste sono state aggiudicate negli anni passati.

Queste gallerie vanno ora completate per la parte dell'impiantistica e quindi di prevede la stessa suddivisione.

CHIRILLI (FI). Poiché anche questo aspetto si collega a quello del controllo, in ordine ai problemi sia di esecuzione che di infiltrazioni della malavita, vorrei sapere come l'ANAS ha tenuto presente, nella ripartizione dei lavori, l'aspetto della concretezza (quindi la velocità dell'esecuzione attraverso il raggruppamento in maxi lotti), con le implicazioni di altra natura.

PESSINA (FI). In primo luogo ringrazio l'ingegner Pozzi e il suo *staff* per aver voluto partecipare a questa audizione.

Non parto da problemi specifici del territorio che ho il piacere e l'onore di rappresentare, che voi ben sapete quanto siano pressanti in materia di infrastrutture; vorrei affrontare un discorso più generale alla luce dei dati presentati che mi sembrano di estremo interesse. Tra questi mi ha colpito particolarmente quello concernente lo sviluppo che vi è stato negli ultimi dieci anni nei lavori per l'incremento delle reti autostradali in Europa.

Non credo siano molto significativi i dati riferiti alla Spagna e al Portogallo quanto piuttosto quelli della Francia, che ha registrato un incremento pari al 32,7 per cento contro il 4,8 per cento dell'Italia. Ciò denun-

cia quanto siano necessari ed urgenti alcuni interventi ed un'inversione di tendenza in questo settore.

A tale proposito, devo rilevare che l'attuale Governo, che ha già da tempo cominciato a lavorare in questo settore, ha apportato due innovazioni che ritengo fondamentali: la regolamentazione del *project financing* e la legge obiettivo.

Su questi due elementi vorrei chiedere all'ingegner Pozzi se non ritiene che le società che operano in questo campo siano in numero eccessivamente limitato perché, se non ricordo male, dalla presentazione illustrata poc'anzi abbiamo potuto rilevare che tali società, oggi operative in questo settore, sono circa una dozzina. Ciò sicuramente non è in linea con la prospettiva di realizzare un programma ampio ed impegnativo come quello previsto dal nostro Governo o dalla legge obiettivo. Mi chiedo quindi se non si ritenga opportuno allargare il numero dei protagonisti e con quale sistema. Mi sembra infatti che si continui a parlare dei soliti noti che fanno sempre la parte del leone; abbiamo potuto rilevarlo anche nel corso delle assegnazioni e negli impegni già assunti per 87 milioni di euro delle Autostrade ed ulteriori piccoli frazionamenti concessi alle società menzionate che da anni operano in questo settore.

Credo che il nostro obiettivo sia quello, anche per accelerare i tempi – come sapete, il fattore tempo ha un'importanza fondamentale – di aumentare il numero degli operatori in questo settore. Quali politiche si intendono adottare per raggiungere questo obiettivo?

MONTALBANO (*DS-U*). Signor Presidente, nell'interessante relazione dell'ingegner Pozzi si evidenzia il *gap* che, nell'ambito della dotazione autostradale, dobbiamo ancora scontare rispetto agli altri Paesi europei. A fronte dei vari dati che ci sono stati comunicati, sembra evidente che quello italiano sia assolutamente al di sotto delle intenzioni che sul piano politico-strategico il nostro Paese deve porsi, nonché delle intenzioni del Governo. All'inizio di questa legislatura si è detto con molta forza che avremmo dovuto recuperare quel *gap* e che tale obiettivo sarebbe stato raggiunto attraverso una serie di strumenti, legge obiettivo compresa. Nella relazione abbiamo avuto modo di vedere anche una tabella relativa a tale legge, alle opere contenute nella famosa delibera del CIPE riguardante le autostrade.

Non sono in possesso dei dati né credo che essi si possano desumere dalla relazione, quindi le chiedo: quanti punti percentuali ci faranno recuperare rispetto agli altri Paesi, in forza delle normative che il Parlamento si è dato su sollecitazione del Governo, i progetti in cantiere? Di quanto incrementeremo il fabbisogno autostradale in Italia attraverso le politiche di programmazione di interventi, sul piano finanziario e normativo, e i progetti approvati? Da una percentuale intorno al 4 per cento, a quale potremmo arrivare? E quale incremento percentuale potrebbe considerarsi significativo da parte dell'ANAS?

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, vorrei innanzi tutto chiedere all'amministratore dell'ANAS la documentazione relativa alla convenzione aggiuntiva, con relativo piano finanziario, che il 23 dicembre è stata sottoscritta da ANAS e Autostrade, anche al fine di poter esaminare attentamente il meccanismo che è stato individuato ed esprimere un giudizio definitivo. Io ho un'opinione pregiudiziale, che intendo riportare anche in questa sede – ricordo peraltro sul punto un'interrogazione presentata lo scorso luglio insieme al collega Brutti – perché secondo me si tratta di una revisione della convenzione a tutto vantaggio di Autostrade, visto che tutti quei meccanismi, più o meno deboli, potenzialmente rivedibili nell'ambito della revisione di un atto importante per l'interesse pubblico, sono stati sottostimati o non presi in considerazione.

Voglio fare alcuni esempi. Anche l'ingegner Pozzi delegato ci ha parlato di un incremento medio costante dei volumi di traffico del 3,6 per cento negli ultimi dieci anni (poi si tratterà di vedere rete per rete, ma che sia cresciuto mediamente ovunque, soprattutto nelle aree metropolitane, e che le stesse autostrade, nate per grandi transiti, siano diventate la rete di adduzione alle città, è evidente per chi conosce le problematiche della mobilità). Tuttavia, il fatto che non venga modificata la stima dei flussi di traffico relativa alla convenzione, in cui il picco di incremento al massimo arriva al 2,5 per cento e poi scende fino a raggiungere la stabilità, comporta maggiori entrate nelle casse delle concessionarie (come accaduto nei cinque anni passati), delle quali puntualmente nessuno tiene conto. Faccio solo questo esempio perché, se si prende in considerazione la revisione di un atto, inclusa la sentenza del Consiglio di Stato che ha parlato di recupero inflattivo poichè essendo una Società per azioni deve fare il massimo di utili, si vede che in realtà c'è un rapporto di concessione, che è in equilibrio tra le diverse dinamiche, molto contestabile. Non siamo nel libero mercato perché le tariffe sono amministrate, gli anni di durata sono amministrati, il piano è in equilibrio tra investimenti, tariffe e durata. Pur prendendo atto di quel parere, difficilmente non applicabile, se si fossero presi in considerazione altri fattori, sottovalutati in passato, probabilmente tutto questo si sarebbe fortemente ridimensionato.

La questione degli adeguamenti tariffari. Una volta visto il meccanismo avremo modo di giudicare meglio ma è chiaro che, se ho una sorta di recupero della produttività futura, c'è un incasso anticipato da parte della concessionaria a fronte del servizio che forse, non si sa quando, vista la complessità, entrerà a regime. Anche questo mi sembra un fattore squisitamente a favore del concessionario.

Parliamo di una revisione che prende spunto dai cinque anni già vissuti e che vuole guardare al futuro. Perché non è stato quantificato il vantaggio di cui ha goduto Autostrade in questo periodo di tempo per non avere realizzato – non per colpa sua, su questo sono d'accordo, ma non è questo l'oggetto in esame – gli investimenti programmati? Il vantaggio è evidente perché nei piani finanziari delle concessionarie le rate di ammortamento dei debiti degli investimenti sono pesanti. Se si procedesse

ad una quantificazione e revisione, questo aspetto dovrebbe essere preso in considerazione ed il meccanismo andrebbe riposizionato.

Questione investimenti. C'è un raddoppio del volume degli investimenti, perché a parte il dato sulla valutazione, si passa da quattro a più di otto miliardi di euro. Sarebbe interessante vedere e capire i costi, esaminando caso per caso, anche se siamo solo nel campo delle stime.

Ciò che mi colpisce è che tra i nuovi investimenti non ve ne sono di straordinariamente significativi, ma si parla solo di costruire terze o quarte corsie.

POZZI. Per il passante di Genova è previsto un nuovo investimento di 3.000 miliardi.

DONATI (Verdi-U). Le voglio rivolgere tre domande sugli investimenti.

Riguardo al passante di Mestre vorrei sapere se avete già certificato che sarà realizzato dalla S.p.a. appositamente costituita, di cui la società Autostrade possiede il 33 per cento. Se ho ben capito da una lettura sommaria di alcuni documenti, esiste addirittura l'opportunità di predisporre un piano economico-finanziario per il tunnel, ma non mi soffermo al riguardo poiché si tratta di questioni che valuteremo in futuro.

Mi sembra invece rilevante soffermarmi sul fatto che in sede comunitaria la questione è ancora aperta. Il ministro Buttiglione, in sede di Giunta per gli affari delle comunità europee ed anche in altre occasioni, ha affermato che si tratta di una vicenda ancora aperta e che una soluzione potrebbe essere quella di dare la concessione alla S.p.a. mentre si dovrà procedere ad una gara per quanto riguarda gli appalti. Ripeto che si tratta di un'ipotesi avanzata dal ministro Buttiglione e che al momento non è stata ancora raggiunta una soluzione.

Per quanto concerne il polo fieristico di Milano, domando per quale motivo si è deciso di dare alla società Autostrade l'accessibilità a tale polo. Rivolgo questa domanda solo per curiosità, perché paradossalmente il tratto del polo fieristico, in base al progetto di dismissione immaginato dagli enti locali, è in realtà localizzato – se ho ben capito – sotto l'autostrada Torino-Milano.

POZZI. Sono tre le società concessionarie che gravitano in quella zona.

DONATI (Verdi-U). In questo caso – premetto che non ho esaminato il progetto – sarebbe stato più logico, trattandosi di un crocevia di diverse autostrade, procedere ad una regolare gara di appalto.

Il tema delle gare di appalto dovrebbe essere oggetto di una approfondita discussione. Faccio l'esempio della concessione autostradale del Brennero, oggetto di esame in sede europea, per la quale alcune leggi finanziarie hanno previsto – discutibilmente o meno – una lunga proroga in cambio di investimenti nel settore ferroviario; l'Unione europea non dico

contesta ciò ma desidera fare chiarezza al riguardo. Sarebbe interessante capire come si concluderà tutta la vicenda.

Domando se non sia opportuno avviare un vero processo di liberalizzazione nel settore autostradale in relazione non alle reti esistenti ma almeno ai nuovi investimenti, laddove è possibile, attraverso procedure concorsuali.

Una volta acquisita tutta la documentazione saremo in grado di esprimere un giudizio completo nei confronti di una concessione che, se ho ben capito, il CIPE non ha ancora approvato, poiché ha approvato solo le tariffe relative all'entrata in vigore dal 1° gennaio riservandosi una serie di valutazioni sul complesso rapporto tra investimenti e tariffe. Quindi, mi sembra sia ancora sospesa la discussione nei confronti dell'attuazione di questa convenzione, mentre il Ministro delegato difende il suo operato.

In tema di privatizzazione, anche la vicenda di questi giorni della Milano-Serravalle pone il problema: ci sono dei processi di privatizzazione di fatto per cui basta acquistare il 18 per cento da una provincia, il 10 per cento da un altro comune o da non so chi – peraltro, di questi movimenti ce ne sono diversi in giro – e una concessionaria fino ad oggi pubblica diventa, senza gara, senza nulla, privata.

PRESIDENTE. Questo è un altro problema.

POZZI. In genere, la prevalenza pubblica deve essere assicurata.

DONATI (*Verdi-U*). Volevo capire quali sono i comportamenti. Non sto accusando nessuno; è accaduto già in passato anche su concessionarie del Nord-Ovest, in cui alcune province hanno ceduto e il concessionario è diventato, senza gara, senza nulla, proprietario di una quota consistente di reti.

Allora, anche in questo caso occorre porre delle regole; sicuramente ci saranno delle regole interne, non dubito (diritti di prelazione, patti di parasindacato, e quant'altro), però questo è un problema da porre per l'interesse pubblico perché o facciamo le proroghe o le diamo ai concessionari esistenti, o chi c'è si allarga con dei processi di privatizzazione senza gara.

Non sono contraria a che gli enti locali dismettano le loro quote, in generale non sono né contraria né favorevole; però credo che forse un ragionamento su alcune regole, che questo avvenga a certe condizioni di vigilanza e di gara, sarebbe indispensabile. A Milano credo ci si è fermati solo perché la discussione tra provincia e comune non è arrivata ad un'intesa, altrimenti era già fatta.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Ringrazio l'ingegner Pozzi per la disponibilità che ha mostrato nei confronti della Commissione e gli do atto di aver presentato una relazione molto corposa.

Ritengo opportuno acquisire tutte le convenzioni elencate dall'ingegner Pozzi che sono state sottoscritte con le varie concessionarie autostra-

dali e stabilire un criterio in base al quale la Commissione possa averne notizia man mano che vengono realizzate, al fine di capire la direzione intrapresa ed avere chiaro il panorama che si va delineando.

Dico questo perché purtroppo tra quanto è scritto nelle convenzioni e quanto poi realmente viene realizzato dei piani di investimento si rileva una enorme discrepanza, e ciò in base ad una valutazione degli anni precedenti. Se dovessimo esaminare il comportamento di investimento della principale concessionaria autostradale, la società Autostrade, in relazione a quanto doveva essere realizzato nel triennio 1999-2002 e quanto invece è stato realmente compiuto, si rileva che, degli 8.000 miliardi previsti per realizzare opere, ne sono stati utilizzati circa 1.000 miliardi. Pertanto, in base a questo andamento degli investimenti, dei 16.000 miliardi previsti per i futuri progetti, da qui al 2009 saranno utilizzati circa 2.000 miliardi. È chiaro che bisogna effettuare un attento monitoraggio.

Vale il ragionamento svolto dalla senatrice Donati. Credo che la questione si ponga anche per altre concessionarie autostradali: quelle su cui ho potuto gettare lo sguardo, pur avendo dimensioni minori per cui il divario è meno impressionante in termini assoluti, stanno sotto il 30-40 per cento di tutti gli investimenti assentiti, ma hanno avuto ugualmente gli incrementi tariffari.

Allora, nasce il problema di che cosa si faccia con gli introiti da incrementi tariffari cui non sono corrisposti gli investimenti. Naturalmente non si possono chiedere indietro ma se ne potrebbe chiedere il versamento in un fondo apposito all'interno della società, perché un giorno questi investimenti dovranno poi essere fatti. Se invece, come è accaduto in Autostrade S.p.a., i mancati investimenti – quindi gli extraintroiti che ci sono stati – vengono utilizzati per migliorare i dividendi, oppure per acquisizioni patrimoniali, immobilizzazioni esterne, effettivamente si forniscono vantaggi indebiti, senza svolgere l'operazione giusta di vigilanza, di monitoraggio, che anche adesso, nella nuova configurazione di S.p.a., l'ANAS mantiene. Su questo vorrei qualche chiarimento perché le cose accadute sono abbastanza serie sotto questo profilo.

E non vale l'argomento – che pure la senatrice Donati ha usato e io la capisco – che ci sono state motivazioni anche esterne che avrebbero impedito questi investimenti perché, per esempio, i primi quattro lotti della variante di valico, due dei quali si riferiscono addirittura al 2000, erano tutti per ampliamenti o interventi in sede già esistente, quindi non erano assoggettati se non in misura marginalissima a procedure di impatto ambientale o di Conferenza di servizi. Come pure la terza corsia sulla Orte-Roma Nord: anche in questo caso i ritardi non sono imputabili a impossibilità derivanti da procedure, sono ritardi della società, sono errori di progettazione. Gli esami delle progettazioni in essere sulla variante di valico mostrano come ci siano degli errori, così come sono stati commessi degli errori sulla Orte-Roma Nord, che faranno sì che, come lì non si è ancora fatta la Galleria di Nazzano, dall'altra parte si ripeteranno altre due o tre volte gli stessi fenomeni, quindi avremo ritardi enormi nella realizzazione degli investimenti che non sono imputabili alla legge.

PRESIDENTE. Al protagonismo di soggetti esterni a questo circuito – come ad esempio dei magistrati – sì, però.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Sì, si sono verificati anche alcuni casi di questo genere, però non in quelli in esame.

Volevo dire, poi, che l'ANAS ha proceduto intanto a stipulare la convenzione. Ora, può darsi che fosse obbligata a comportarsi in questa maniera, però francamente sussiste la questione che sollevava la senatrice Donati, cioè che la convenzione deve essere vagliata e approvata da un organo interministeriale come il CIPE e che fino a quando questo non avviene si può mettere in atto solo una parte limitata dei contenuti convenzionali. Sussiste nel frattempo anche una procedura di OPA e bisogna considerare che la fissazione dei contenuti convenzionali influisce sui valori messi in discussione in quell'OPA (perché è chiaro che una cosa è la società Autostrade senza o con discussioni sulla convenzione, una cosa è la società con la convenzione già realizzata). Insomma, la fretta che avete avuto nel chiudere la partita in tempi molto coerenti con le esigenze della società Autostrade, ma evidentemente non coerenti con i tempi del CIPE, è per me una fonte di preoccupazione. Glielo debbo dire francamente, ingegner Pozzi, mi trovo a disagio; oggi avrei preferito trovarmi ancora di fronte ad una convenzione non definita, ad un protocollo convenzionale da sottoporre al CIPE affinché quest'organo avesse potuto dare indicazioni circa la fattibilità o meno di alcune delle previsioni in esso contenute. Il CIPE potrebbe dire che la proroga decennale delle modificazioni tariffarie non si può fare, oppure potrebbe dare indicazioni diverse.

POZZI. Si farà in cinque anni raddoppiando gli incrementi dell'offerta.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). È chiaro che questo modifica in modo sostanziale la convenzione: una cosa è presentarsi come società Autostrade al pubblico, al mercato sapendo che per dieci anni mi sono consentiti aumenti tariffari; altra cosa è farlo sapendo che questi mi sono consentiti solo per cinque anni. Non voglio dire che questo raddoppia il valore sul mercato, ma sicuramente ha una certa influenza. Avere anticipato soluzioni vantaggiose per la controparte, sapendo che non era nella potestà dell'ANAS stabilirle, preoccupa.

POZZI. La posizione di Autostrade da convenzione era quella di avere l'ammortamento degli interventi in cinque anni e siamo stati noi a portarlo a dieci, perché in cinque anni avremmo dovuto incrementare del 10 per cento mentre in dieci anni è possibile diluire lo stesso importo incrementale.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Sì, ma con tutti gli aggiornamenti che la questione comporterà nel prossimo futuro, perché è evidente che nel quinquennio ci sarà un primo aggiornamento e si verificherà se ci sono stati

flussi di traffico coerenti o non coerenti con quanto previsto; ci saranno variazioni inflattive, ci saranno vari fattori da considerare. Quindi la possibilità di fare una proiezione in un decennio secondo me – almeno questa è la mia impressione – consente alla società concessionaria di mostrarsi sul mercato con una certa tranquillità per le variazioni future di tariffa.

Voglio dirle di più. È vero che l'ANAS si è presentata alla discussione ponendo in dubbio la questione del differenziale tra l'inflazione reale e l'inflazione programmata. Però, pur sapendo che sarebbe stata toccata da una decisione relativa all'accettazione della variazione inflattiva totale, perché questo avrebbe comportato una modifica dei parametri della convenzione, non ha reagito in alcun modo di fronte al fatto che, quando la questione è stata portata in Consiglio di Stato, il vostro dante causa, la Presidenza del Consiglio dei ministri, si è presentato con una posizione che era quella della vostra controparte. Ci sono gli atti che attestano che il Presidente del Consiglio si è presentato in quella sede sostenendo che l'ANAS avrebbe voluto contestare la richiesta avanzata dalla società Autostrade; però, a suo avviso quanto richiesto non solo doveva essergli riconosciuto ma era anche giusto. L'obiettivo da perseguire infatti è far conseguire e far incassare loro il più possibile. A tale riguardo ho gli incartamenti e le memorie presentati in Consiglio di Stato dagli avvocati. Questo, che appare essere un gioco delle parti, è assolutamente incredibile. Il gioco delle parti si svela nel fatto che voi affermate che la convenzione precedente non prevedeva l'esistenza del differenziale tra inflazione programmata ed inflazione reale; a mio parere nella precedente convenzione, sia pure in modo molto criptico, ciò si poteva già leggere.

Nel momento in cui viene stipulata la nuova convenzione però non cassate questo punto, lo scrivete invece ben esplicito prevedendo che da quel momento in poi verrà concessa anche l'inflazione reale.

POZZI. Non è così.

BRUTTI Paolo (DS-U). Questo poi avrà modo di spiegarlo. Se lei comunque dice che non è così per me è meglio perché vuol dire che avrò una preoccupazione in meno. A me pare, comunque, che nella convenzione questo problema venga risolto nel senso di dire ciò esplicitamente.

Nel suo ragionamento lei ha omesso un particolare che a noi tutti preoccupa molto: le infiltrazioni mafiose. Da ciò che abbiamo letto, visto, da ciò che è accaduto in Puglia, in Calabria, sembrerebbe che non siamo di fronte alla classica situazione per cui il mafioso locale chiede il pizzo per poter far procedere i lavori. Vi è un collegamento strutturale tra criminalità organizzata sul territorio e dipendenti di medio-basso livello dell'ANAS. Vi è un'infiltrazione della criminalità organizzata dentro il corpo stesso dell'ANAS; cioè, non si riesce a sapere cosa succede perché vi sono vostri funzionari che, d'accordo con le ditte camorriste o mafiose, impediscono di sapere se vengono rispettati i contratti, se vi è regolarità negli appalti, se viene rispettato il decreto legislativo n. 626 del 1994. Avete vostri funzionari che, d'accordo con le imprese, fanno da filtro, da guardia-

spalla. Capite qual è il problema che viene fuori dalle indagini della magistratura?

Di qui la domanda: come pensate di far fronte a questo tipo di problema? Quali tipi di intervento sulla struttura dell'ANAS volete effettuare per evitare che la questione proliferi tanto da non poter controllare come procede questa malattia, questa infiltrazione all'interno della società? Vorremmo inoltre sapere se a vostro avviso non si debba svolgere insieme un supplemento di indagine, chiedere un confronto con la Commissione antimafia, insomma procedere insieme in una certa direzione, cioè nell'ispezione del fenomeno e nella raschiatura e pulizia interna all'ANAS di tutti gli elementi che possano costituire questo ponte di passaggio.

PRESIDENTE. Senatore Brutti, capisco che abbiamo il dovere di leggere i giornali, raccogliere informazioni e, in sede parlamentare, ottenere il massimo delle informazioni possibili ma forse bisognerebbe inquadrare la questione considerando anche talune difficoltà. Quanti sono i dipendenti dell'ANAS ingegner Pozzi?

POZZI. In tutto, circa 6.500.

PRESIDENTE. È possibile certo che ci siano dei dipendenti infedeli, non lo escluderei.

POZZI. Signor Presidente, mi riservo di rispondere al riguardo in maniera molto dettagliata successivamente, se lei me lo consente.

PRESIDENTE. Non voglio dire che il fenomeno della criminalità organizzata non esista, soprattutto al Sud, credo però che sarebbe opportuno evitare di enfatizzare certe questioni. Ciò non toglie che potremmo investire della questione i commissari della Commissione antimafia.

CICOLANI (FI). Sia la senatrice Donati sia il senatore Brutti, hanno posto l'accento su un problema che è esistito nel passato, esiste ancora oggi, caratterizza i bilanci di Autostrade e rischia di fare in modo che l'OPA in atto venga fatta con i soldi dei mancati investimenti e che quindi questi favoriscano l'arricchimento indebito, non previsto, di un soggetto con risorse che appartengono invece alla collettività. Questo è un problema reale e non dipende certo dall'attuale amministrazione dell'ANAS, semmai – lo dobbiamo dire – va addebitato al passato e alla mancanza di monitoraggio in questo campo. I bilanci che riportano 800 miliardi di utili invece di 200 non appartengono certo agli anni dell'era Pozzi.

Poiché gli investimenti, seppure pianificati, programmati, in qualsiasi fase si trovino, possono subire dei ritardi, a mio parere esiste tuttora (oggettivamente non facile da affrontare e tutelare in un contratto) il problema di comprendere quale atteggiamento, previsto contrattualmente, il concedente deve avere nei confronti del concessionario. Questo è l'unico approfondimento che mi sento di chiedere.

Per il resto credo che si possano fare solo alcune premesse. Il nuovo consiglio di amministrazione dell'ANAS in una recente delibera si caratterizza per un raddoppio degli investimenti (cosa non scontata); va quindi dato atto all'attuale consiglio di amministrazione dell'ANAS di essere riuscito ad impegnare il concessionario in maniera assai più forte rispetto al passato, almeno sulla carta. In secondo luogo, va dato atto, sempre al Consiglio di amministrazione dell'ANAS, di avere nuovamente tarato il rapporto in termini di maggior tutela e vantaggio dell'organismo pubblico rispetto al passato; nel complesso va dato poi atto all'ANAS di avere più che raddoppiato in questo ultimo anno la capacità di investire, e questo in piena linea con la nuova missione che il Governo gli ha affidato. In questo scenario non può essere rimproverato all'ANAS di avere contrattualizzato – neanche tanto rapidamente e peraltro con una certa sofferenza – con più consigli di amministrazione, comunque in tempi scanditi e dovuti, un rapporto con i concessionari, perché è suo dovere farlo. Proprio per le premesse che abbiamo fatto, è suo dovere procedere senza ritardi, al miglioramento della dotazione infrastrutturale del Paese.

Cosa pensa l'ingegner Pozzi dell'idea del senatore Brutti di trasferire i miglioramenti tariffari in un fondo? Approvo che la conferenza dei servizi proceda ai miglioramenti tariffari, poi però si può verificare un terremoto, una forte pioggia, può accadere che un magistrato non permetta di tagliare un albero, per cui per le terze corsie, ad esempio, come vediamo tutti i giorni, anche sulla Firenze-Bologna, e non mi riferisco solo a Nazzano, si sfiorino enormemente i tempi. Paradossalmente un ritardo ha un effetto premiale sul bilancio dell'Autostrada e questo non dovrebbe essere consentito, perché sappiamo tutti che le opere pubbliche sono come mandare l'acqua in salita, come spingere un peso in salita. Basta non spingere per non mandarlo avanti. Non occorrono comportamenti in negativo, basta non attivarsi in positivo. Credo che il contratto lo preveda in qualche maniera ma aspetto di sentirlo dalle sue parole, ingegner Pozzi: come si premia il comportamento virtuoso del concessionario in ordine agli investimenti e come invece si tiene conto degli effetti dei ritardi per far sì che questi non costituiscano indirettamente un premio, un vantaggio per il concessionario?

Per quanto riguarda il tema delle infiltrazioni della criminalità mafiosa dell'interno dell'ANAS, la penso in maniera molto diversa dal senatore Brutti, direi che sono quasi su posizioni opposte. Credo che questa amministrazione dell'ANAS – avrà modo poi di dirlo l'ingegner Pozzi – abbia fatto cose veramente pregevoli in ordine a questo argomento. Sull'interferenza della criminalità dovremmo tutti interrogarci su quanto Sciascia avesse ragione 15 anni fa sul rischio della cultura dell'antimafia di gettare un'ombra ipocrita sulla realtà dei fatti e su quanto chi si occupa di antimafia lo faccia più o meno correttamente. Questo è un tema serio, profondo, di questo Paese e di tutta la politica dell'antimafia, che ha toccato direttamente il settore delle opere pubbliche, ma che a mio modestissimo parere, per averlo vissuto direttamente in Calabria, Sicilia e Campania, non è il cuore del problema dell'antimafia. Certamente è il mondo più

facile da colpire, in cui i comportamenti discrezionali sono necessari, che si tratti di imprese o di pubbliche amministrazioni. Su questo è necessario un ripensamento profondo.

Vorrei offrire un suggerimento, anche se so che già ci stiamo muovendo nella direzione giusta. La trasparenza dell'amministrazione si guadagna attraverso comportamenti e metodi. Oltre quelli già attivati in ordine alla antimafia, invito a mettere in qualità il sistema, perché per tenere esclusa la criminalità organizzata, mafiosa e non, non solo nei lavori pubblici, ma anche nel mondo del lavoro in generale occorre assicurare procedure e metodi e individuare livelli di responsabilità. Questo si chiama ISO 9000. Non dobbiamo scoprire l'acqua calda. Le ferrovie l'hanno fatto da tempo, l'ANAS deve procedere senza ritardi in questa direzione. Questo migliorerà sia la trasparenza dei comportamenti (così come le gare di *general contracting* miglioreranno certamente la capacità di monitoraggio delle opere e quindi la trasparenza in ordine alle infiltrazioni della criminalità organizzata) sia la qualità del personale della ANAS. Vorrei sapere se l'ANAS si sta già muovendo in questa direzione, perché nelle gare di *general contracting* dovrà chiedere la qualità, appunto, al *general contractor*, dovrà essere in grado di dialogare con il nuovo soggetto nel nuovo modo.

A proposito dell'autostrada Roma-L'Aquila. Su articoli di stampa credo sia emerso un dato sbagliato, cioè che per effetto degli investimenti di cui parlava l'amministratore, anche sulla bretella fino a Lunghezza, il pedaggio dovrebbe essere pagato all'altezza del Verano. Io l'ho già smentito, perché credo sia impensabile, tuttavia ne chiedo conferma.

Inoltre, l'ANAS, con la trasformazione in S.p.a. e soprattutto nei rapporti che potrebbe avere con Infrastrutture S.p.a., è un soggetto che può fare cose che prima non poteva fare. Certamente può fare il concessionario autostradale, quindi anche questo va tenuto presente, per rispondere in parte alla senatrice Donati su quello che sarà lo scenario futuro, perché le regole che autodeterminerà per sé potrebbero essere elemento anche per le regole degli altri.

Detto questo, ricordo che negli ultimi dieci anni il traffico autostradale è aumentato del 40 per cento e la previsione di incremento per i prossimi dieci anni è dello stesso tipo. Ognuno di noi viaggia in autostrada; io stesso, rientrando dalle vacanze, ho visto una fila continua, credo ormai ordinaria, da Roma a Firenze, per non parlare del tratto appenninico. La nostra rete autostradale sembra ormai un'enorme strada interna. Nel contempo, il potenziamento andrà in parallelo con tale incremento del traffico. Credo che l'ANAS dovrebbe riflettere a fondo, nella sua nuova configurazione e con i nuovi strumenti che il Governo le ha messo a disposizione, su come favorire, anche con iniziative imprenditoriali, l'intermodalità del traffico: l'integrazione della rete autostradale e la nascita dei raccordi con le autostrade del mare, con le autostrade viaggianti delle Ferrovie che tanto abbiamo voluto proprio in questa Commissione con la legge n. 166 del 2002 e con il collegato. Quindi, dovrà assumere iniziative probabilmente in finanza di progetto che favoriscano questo processo.

L'ANAS, cioè, non può limitarsi soltanto al ruolo di gestore della rete, ma deve farsi elemento promotore e regolatore del trasporto nel nostro Paese.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Signor Presidente, ringrazio l'ingegner Pozzi e i suoi collaboratori per le informazioni che ci hanno fornito sulla nuova ANAS. Mi piace chiamarla così, anche perché onestamente va riconosciuto che si è aperta una nuova fase, dovuta a vari elementi, seguita ad un processo di riforma avviato parecchi anni fa, sostanziato anche dal trasferimento di due terzi della rete stradale dalla vecchia ANAS al sistema delle autonomie locali. Fatti questi che – lo dico perché per qualcuno siamo sempre all'anno zero, che coincide con l'inizio di questa legislatura – sono la conseguenza di un processo di riforma andato avanti nel tempo e che oggi comincia a dare alcuni segnali di buon auspicio.

Vorrei subito toccare la questione, emersa negli ultimi due interventi dei senatori Brutti e Cicolani, delle infiltrazioni di carattere mafioso o delinquenziale nel sistema degli appalti, soprattutto nel sistema dell'ANAS. Non credo che la mafia si possa eliminare abolendo l'antimafia.

CICOLANI (*FI*). Infatti, si trattava di una provocazione.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Certo, ma non la penso nemmeno come il ministro Lunardi, secondo il quale bisogna convivere. Non mi sembra peraltro corretto neanche il giudizio del collega Brutti, che inviterei – ma credo che l'ingegner Pozzi vorrà poi intervenire sulla questione – a leggere il dispositivo con cui è stato rimesso in libertà il capo compartimento della regione Calabria, l'ingegner Vigna, che fa riflettere sul sistema della giustizia sugli appalti e sulle infiltrazioni mafiose. Una situazione complessa, quindi eviterei un giudizio, in un senso o nell'altro.

Continuo a pensare alla nuova ANAS come ad un soggetto che dà garanzie all'utenza, garanzie sulla qualità del servizio che deve essere reso al sistema della viabilità nazionale, sia che si tratti di autostrade che di arterie di valenza nazionale, garanzie sulla qualità nei confronti dei concessionari; garanzie sulla qualità rispetto alle opere che in prima persona l'ANAS realizza e gestisce; garanzie sulla qualità rispetto alle opere assegnate al sistema delle autonomie. Insomma, penso all'ANAS come ad un garante della qualità. Si tratta di un ruolo *super partes* – mi riferisco alle parti politiche – che in futuro potrà solo qualificare l'ANAS stessa.

A tale riguardo vorrei porle alcune questioni per approfondire temi, quale quello della sicurezza stradale, che non hanno trovato largo spazio nella sua relazione ma solo un richiamo.

Per quanto riguarda la riorganizzazione della società, abbiamo sentito parlare di ANAS International. Vorrei capire quale struttura avete in mente, se si tratta di un *service* per il sistema delle autonomie, di un *service* per poter far competere il sistema Italia anche nel mondo oltre che per l'assolvimento delle funzioni che tutti conosciamo.

In merito alla questione dei residui passivi, ho letto che al 31 dicembre i residui passivi ammontano a circa 10.700 milioni di euro. Non so se il dato sia corretto; nel caso lo sia, vi domando se si è registrato un incremento rispetto ai 4.200 miliardi di vecchie lire di residui che avete trovato all'inizio del vostro mandato. Vorrei sapere quale è oggi la quantità di residui passivi ascrivibili al patrimonio dell'ANAS poiché la cifra che ho letto mi sembra molto alta anche rispetto ad alcuni impegni da voi assunti.

Riguardo poi alla rete stradale trasferita, vorrei avere informazioni sul trasferimento di risorse e di personale alle Regioni.

Lei, ingegner Pozzi, in un'intervista ha toccato un tema molto delicato. Mi riferisco alla questione di mettere a reddito la rete stradale. Ogni volta che si parla di pedaggi anche per la sola messa in sicurezza di parti di tratti stradali succede il finimondo, perché l'utenza e gli enti locali non sono d'accordo. Le chiedo se pensa solo a quei redditi che potrebbero derivare, come avviene in Francia, dalla gestione delle aree di sosta o delle stazioni di servizio o se possiamo veramente immaginare, in un breve periodo, alla messa a pedaggio di tangenziali o di parti di strada aventi anche una sostenibilità da un punto di vista economico-finanziario.

Inoltre, lei sostiene che la Finanziaria appena approvata dal Parlamento non ha apportato tagli alle risorse dell'ANAS. I dati, però, sono i seguenti: 2.110 milioni di euro erano previsti nella precedente finanziaria, 1.817 miliardi nell'attuale finanziaria. Lei parla di 450 milioni di euro per spese di gestione e di 200 milioni di euro per contributi in conto capitale. Le chiedo di chiarire con maggiore precisione queste voci perché il mio conteggio è diverso. In sostanza, in questa sede ci dovrebbe confermare che non sono stati effettuati tagli alle risorse.

Lei ha anche parlato della possibilità di realizzare opere di competenza dell'ANAS con il sistema della finanza di progetto. Nella relazione sostiene che il Governo e il CIPE ritengono che gran parte delle opere previste nella delibera del 21 dicembre di due anni fa sia sostenibile con finanza di progetto per almeno il 50 per cento. Le anticipo che in questa sede il ministro Lunardi ha illustrato una tabella che riportava altri dati rispetto al contributo dei privati. Vorrei sapere se pensate di reperire per conto vostro i capitali privati per le opere di vostra competenza. Vi chiedo se utilizzerete Infrastrutture S.p.a. o la Cassa depositi e prestiti. È molto importante chiarire questo concetto, perché non si capisce come e dove venga finanziato il piano complessivo di opere pubbliche.

Per quanto riguarda il tema della sicurezza stradale, credo che l'ANAS possa e debba fare molto di più rispetto alle concessionarie autostradali in merito al controllo di qualità cui mi sono richiamato in premessa. Le concessionarie si sono impegnate, ed il Governo ha posto anche la sua firma come garanzia, su una serie di questioni riguardanti la sicurezza, come ad esempio il piano per le gallerie, lo sviluppo del sistema delle aree di sosta dei camionisti, il sistema dell'informazione all'utenza, l'illuminazione dei punti cosiddetti pericolosi specialmente al Nord per la nebbia.

Si tratta di una questione sulla quale credo si debba e si possa fare di più e non mi riferisco solo alla società Autostrade S.p.a. ma in generale alle concessionarie. Percorrendo le autostrade italiane ci si accorge infatti che sono soprattutto i piccoli gestori che risparmiano sulla sicurezza. Su questo non possiamo scherzare. In sede di discussione del collegato Infrastrutture alla legge finanziaria 2002 abbiamo vissuto una vicenda molto penosa e mi dispiace che il Senato si sia espresso in un certo senso: abbiamo chiesto di estendere le reti di protezione sui cavalcavia e siamo stati fermati in Parlamento perché la società Autostrade non ha voluto sentire ragioni su questo punto. Ripeto quanto ho affermato in quell'occasione: spero non capiti più quanto accaduto: due persone, per sfuggire ad un incidente, sono dovute saltare da un cavalcavia e sono morte proprio perché non vi era la rete di protezione.

Bisogna capire la forza che sta di fronte a noi che, sul tema della sicurezza, ogni volta si oppone, anche quando gli investimenti sono di consistenza leggera, come nel caso dell'installazione delle reti tra i viadotti. Quindi, ingegner Pozzi, vorrei avere dati precisi in merito al rispetto di questi provvedimenti e sapere per quale motivo l'ANAS ha firmato ed il Ministro controfirmato disposizioni molto precise e chiare anche in passato, ad esempio, sul tema della messa in sicurezza delle gallerie; ciò anche al fine di sviluppare quel piano di nuove gallerie, di aperture di nuovi trafori oggi osteggiato da molti poiché si dichiara che non sono sicuri. Se mettessimo in sicurezza tutto quello che esiste, sarebbe già un intervento molto importante.

Le chiedo poi la sua opinione, ingegner Pozzi, sulla questione dell'innalzamento dei limiti di velocità in autostrada. Dico questo perché, secondo anche quanto approvato dal Governo in sede di riforma del codice della strada, poiché si propone l'innalzamento della velocità in autostrada ed il Ministro ha insistito sul punto anche nelle ultime interviste, l'ANAS potrebbe proporre l'innalzamento del limite di velocità di 110 chilometri all'ora laddove sono previsti 90 chilometri orari. Poiché è stato dimostrato che la velocità eleva di 18 volte il rischio di incidenti, mi interessa conoscere il parere di un tecnico su tale punto.

Sul piano della sicurezza l'ANAS, in passato, ha assunto l'impegno di elaborare un piano per il trasporto di merci pericolose e di effettuare uno studio per procedere ad una differenziazione tariffaria onde favorire un uso diversificato delle autostrade e non solo.

Sulla società Autostrade è stato detto di tutto e di più. Però lei, ingegner Pozzi, concorderà su un punto. Giusto ieri, il consiglio di amministrazione di Autostrade ci ha spiegato che nel 2003 si avranno un 4,6 per cento in più di ricavi, un 12 per cento in più di utile netto, un *cash flow* di un miliardo di euro: da cittadini è quindi lecito chiedersi perché hanno chiesto l'aumento tariffario ad inizio anno, come stanno portando avanti gli impegni che hanno assunto, eccetera. Insomma, il protocollo aggiuntivo tiene conto dei dati che loro stessi forniscono e che indicano uno stato di benessere assoluto?

Vi è poi una questione che mi interessa in modo particolare, che non riguarda solo Autostrade ma il fatto che tutte le concessionarie sembrano sempre più interessate ad abbandonare il *core business* di un sistema autostradale per dedicarsi ad altro: una volta vogliono entrare nel sistema delle telecomunicazioni, un'altra volta magari si occupano della gestione dei servizi sul sistema autostrade stesso, e altro ancora. Riusciamo ad impedire che questo avvenga? Perché, quando anche le piccole concessionarie del Nord si alleano per fare la contro OPA in Autostrade, vuol dire che da qualche parte questi fondi li prenderanno, distoglieranno risorse per conquistare o scalare un'altra concessionaria autostradale (comunque è sempre cosa diversa dal loro *core business*). Non sono lì per fare i maghi della finanza ma per gestire bene un sistema autostradale. Sul punto credo che, prima o poi, dovremo approvare come Parlamento – quindi esula dalla responsabilità dell'amministratore e ovviamente dell'ANAS in quanto tale – una precisa norma che eviti ad un gestore di sistema autostradale di fare cose diverse da quelle per cui ha vinto una gara, che gli consenta di avere un *cash flow* notevole, risorse finanziarie illimitate, un potere contrattuale con il sistema delle banche e con il sistema finanziario nazionale non di poco conto. È una questione non irrilevante, perché li vediamo ormai infiltrarsi dappertutto.

Il ministro Lunardi nella tabella che ci ha consegnato sulle grandi opere da realizzare in questo Paese alla voce capitali privati, mette come contributo già attivato solo quello relativo agli interventi dei concessionari autostradali per quattro miliardi di euro: questa sarebbe la finanza di progetto a tutt'oggi realizzata, questa è l'unica fonte sicura, certa, assicurata per la realizzazione del programma di grandi opere previste dal Governo. Anche qui, torno a porvi un interrogativo. Ritengo che i concessionari di autostrade dovrebbero campare non dico tirando la cinghia, ma quanto meno rispettando un piano finanziario, onorandolo, quindi alla fine gli resta un margine perché opera come società privata; però, qui si trovano quattro miliardi di risorse da investire in ulteriori opere. In altri termini, i margini, che gli lasciamo sono tali da consentire loro di fare i capitalisti privati e di intervenire nuovamente nel sistema di programmazione e realizzazione di opere. Torno sul punto relativo al controllo effettivo che abbiamo sulla capacità di fare reddito, di fare utili in modo particolare da parte del sistema autostradale, perché è una rana che si gonfia sempre da sola.

PRESIDENTE. Le questioni si riducono sostanzialmente a due: la capacità di reddito delle società concessionarie è tale da consentire loro di fare scalate e quant'altro; vi è poi un fatto fisiologico, prestabilito in un piano finanziario. Allora, basta controllare due numeri, dopodiché, se viene fuori che la capacità di reddito è straordinariamente superiore, vuol dire che qualcosa non va, tutto qui.

L'equivoco nasce perché quando la società Autostrade era in mano all'IRI questa era una considerazione che faceva lo Stato. Adesso vogliamo privatizzare tutto, però si tratta di servizi pubblici, quindi sono

gli utenti che pagano le tariffe. Allora, è giusto il guadagno, perché non possiamo penalizzare le società fino a consentire che fatichino a guadagnare, però non possiamo neppure consentire che con il *cash flow*, con la capacità reddituale, diventino qualcos'altro.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Considero il suo intervento una integrazione alla mia domanda, signor Presidente.

Sul tema finanziario, ricordo che l'audizione dell'ingegner Pozzi fa seguito a quella del dottor Turicchi, direttore generale della Cassa depositi e prestiti, il quale (lo segnalò all'ingegner Pozzi perché vorrei chiedergli un parere in proposito) ha proposto una singolare soluzione in ordine alla gestione del FROP, Fondo di rotazione per le opere pubbliche. Egli sostiene che nel regolamento, che compete alla Cassa depositi e prestiti stilare, nel caso in cui si dovessero determinare dei differenziali rispetto al piano previsto dal concessionario, una volta svolta la gara d'appalto, si potrebbe prevedere un intervento della Cassa depositi e prestiti in conto economico per integrare gli eventuali *deficit*. In quella stessa sede chiesi al dottor Turicchi a cosa ci stavamo riferendo esattamente: mi chiesi, e mi chiedo tuttora, come si possa bandire una gara d'appalto, determinare il vincitore e, nel caso in cui questo abbia sbagliato i piani previsionali con i quali ha vinto la gara, pensare di far intervenire la Cassa depositi e prestiti per sanare il conto economico. Vorrei capire se ritenete si possano svolgere gare serie con questo meccanismo di gestione del FROP. Se già oggi, nonostante le rigorose convenzioni siglate e il rispetto delle convenzioni stesse da parte dei concessionari, abbiamo difficoltà a controllare la situazione, mi chiedo come sia possibile immaginare di poterlo fare nel futuro.

Anch'io mi avvio alla conclusione del mio intervento facendo dei riferimenti all'ambito locale che più mi interessa.

Lei, ingegner Pozzi, ancora una volta ha fatto riferimento all'autostrada E45, alla sua messa in sicurezza, e alla realizzazione della E55. Mi risulta che in questi giorni il ministro Tremonti in sede comunitaria abbia indicato delle scelte che sostanzialmente tagliano fuori il tratto da Cesena a Venezia indicando la necessità di finanziare, almeno per quanto di interesse europeo, il cosiddetto corridoio centrale che passa per Bologna proseguendo per Verona. Questo può influire negativamente sulla realizzazione della E55, che pure è affidata a voi, e sulla messa in sicurezza della E45, che rientrava in un progetto già elaborato da ANAS?

Per quanto riguarda il passante di Mestre, la questione è molto semplice: la delibera CIPE stima il costo del passante di Mestre in circa 1.962 miliardi di euro e prevede un ulteriore fondo da suddividere tra il passante di Mestre e il tunnel. Vorrei segnalare anche alla senatrice Donati quanto già previsto in un *addendum* alla proroga delle concessioni del 1997 (quindi non in un atto di questi giorni), poi registrata nel 1999, per la realizzazione del passante di Mestre le tre concessionarie interessate potevano vedersi integrato il piano finanziario. Il costo reale del passante esterno di 32 chilometri dovrebbe essere sostenuto dalle concessionarie,

eccetto una piccola percentuale a carico dello Stato per le opere complementari, ammontanti a 242 milioni di euro, che dovrebbero essere realizzate dall'ANAS; tutto il resto di quanto previsto è di fatto disponibile per la realizzazione del tunnel.

Credo si possa prendere spunto dal prospetto poc'anzi illustrato per chiedere quando si pensa di attivare la progettazione della cosiddetta soluzione tunnel, già individuata. Ritengo che questo assurdo braccio di ferro tra la regione Veneto e il ministro Lunardi sia superato: ormai la regione Veneto ha avuto soddisfazione. Noi siamo interessati ad un sistema di opere che risolva il punto nodale del Corridoio n. 5; a causa dei possibili ritardi nella costruzione del passante, non si può rischiare di bloccare la realizzazione di questo corridoio che, come tutti noi sappiamo, se non vi poniamo mano, rischia davvero di essere realizzato al di là delle Alpi.

La soluzione tunnel ha già un suo finanziamento assicurato di fatto con le risorse individuate dal CIPE. Vorrei sapere se il vostro attendismo è dovuto ad una *pax* siglata di natura politica, oppure se è stata stabilita una data precisa in cui inizierete a muovervi sulla questione del tunnel?

VISERTA COSTANTINI (*DS-U*). Vorrei chiedere dei chiarimenti in merito agli aumenti del 30 per cento delle tariffe delle autostrade A24 e A25, in vigore dal 1° gennaio 2003. Nell'ultimo paragrafo della sua relazione leggo inoltre che la proposta avanzata dall'ATI-Toto punterebbe ad un incremento del 50 per cento nei primi tre anni dell'attivazione della concessione. Ciò mi fa pensare che dopo questo primo incremento del 30 per cento ne seguirà un altro, nell'arco del triennio, del 20 per cento.

Ora già l'incremento del 30 per cento, che si scontra con un incremento generale dell'1,4 per cento registrato in tutte le autostrade d'Italia, ha creato nella regione Abruzzo un vero e proprio marasma (lei avrà ricevuto ordini del giorno dalle province e dai comuni). Proprio ieri ho partecipato ad un incontro con le organizzazioni sindacali regionali su altre questioni, le quali ritengono che tale incremento può rappresentare un elemento decisivo per la crisi economica già strisciante all'interno della nostra Regione.

Nella regione Abruzzo incidono tre autostrade: due, la A24 e la A25, interessano quasi esclusivamente la nostra regione e mettono in collegamento tutte le sue realtà territoriali; la terza, la A14, riguarda invece anche altre regioni. Un incremento del 30 per cento, così come dicono i sindacati, incide direttamente sull'attività economica complessiva: aumentano i costi e i prezzi per cui le merci diventano poco competitive. Sono comunque questioni già note e quindi non mi dilungo. Vista l'incidenza che ha l'incremento del pedaggio sull'economia della regione Abruzzo, è possibile modificare in questa parte la convenzione? Qualora non fosse possibile, perché? E' possibile magari diluire questo incremento del 30 per cento nell'arco del triennio o di un periodo più lungo? Pagare immediatamente il 30 per cento in più è veramente insopportabile. Sui giornali locali si legge che costa di più andare da Pescara ad Avezzano in macchina che non da Pescara a Londra in aereo, perché adesso ci sono tariffe aeree a

prezzi stracciati. Le comunico comunque che diffonderò la sua risposta anche nella mia Regione.

POZZI. Signor Presidente, dati i tempi a disposizione, riguardo a tutte le richieste di chiarimento, se possibile mi riservo di intervenire successivamente. Anche sulla questione posta dal senatore Viserta Costantini mi riservo un successivo momento di verifica tecnico-legale. Però vorrei farle presente, senatore Viserta Costantini, che lei fa riferimento ad un evento che non è conseguenza di scelte effettuate oggi. Non a caso nella nota letta poco fa sono riportate date di bandi di gara e di verifiche. Tutto è partito da lontano e noi oggi lo abbiamo ereditato, con il dovere, per la continuità amministrativa che ci deve contraddistinguere come istituzione, di rispettare i patti conclusi da nostri predecessori. Vorrei che su questo intanto ci fosse chiarezza. La decisione di privatizzare l'autostrada è stata assunta in un certo periodo storico. E' stato fatto un bando di gara e le imprese che hanno partecipato hanno fatto determinate offerte. La commissione di gara, debitamente costituita e nella piena legalità di azione, ha deliberato per l'offerta migliore. Ci sono stati anche ricorsi, ma la scelta compiuta è risultata poi effettivamente la migliore. Ho ereditato tutto questo - non sto né criticando né giudicando, sto solo facendo una piccola cronistoria dell'avvenuto - e ho dovuto necessariamente dare corso a quanto già stabilito. I risultati sono quelli cui lei oggi fa riferimento e che purtroppo subisce anche come cittadino abruzzese.

Sulle questioni che lei ha posto non mi posso esprimere ora, però vi è la massima disponibilità da parte mia ad un momento di riflessione tecnico-legislativa in un successivo di incontro. Stiamo organizzando un incontro con il presidente Pace, con tre parti riunite, Regione, ANAS e raggruppamento ATI Autostrade S.p.a.-Toto S.p.a., per cercare di risolvere il problema. Si sta anche valutando l'ipotesi di abbonamenti tariffari che diano diritto a uno sconto: dieci passaggi acquistati, nove pagati. Per il momento ho concluso.

PRESIDENTE. Da tutti gli interventi è emerso che l'ANAS sta gestendo con molto impegno i compiti assegnati. Credo che tutti i dipendenti dell'ANAS abbiano a cuore la missione che il Governo ha indicato a questa importante istituzione. Oggi in Italia vi sono molti enti e società che operano nei settori produttivi; da diverso tempo però, specie negli ultimi mesi, ho ascoltato commenti positivi in ordine alla capacità di attivare investimenti in questo settore. L'esigenza che emerge, e che noi ribadiamo, è quella di avviare tutto questo in una logica di trasparenza, in cui le regole di mercato siano rispettate, con procedure sempre più chiare e secondo principi di equità.

Proseguiremo l'audizione in altra seduta per cui l'amministratore dell'ANAS potrà rispondere puntualmente a tutti i quesiti posti in modo da consolidare il rapporto costruttivo che la nostra Commissione vuole avere anche con l'ANAS, che riteniamo un ente gestore di straordinaria importanza.

Desidero rinnovare il ringraziamento all'ingegner Pozzi per la sua esauriente relazione. La documentazione che ci è stata consegnata sarà letta attentamente da tutti i colleghi.

Rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 18,15.

ALLEGATO

LA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA

SITUAZIONE ATTUALE E NUOVE PROSPETTIVE ALLA LUCE DELLE

RECENTI MODIFICHE NORMATIVE

1 La rete autostradale

La rete autostradale italiana a seguito del rapido sviluppo occorso negli anni '50 e '60, non ha subito modifiche significative ed è divenuta nel tempo sempre più inadeguata a soddisfare la domanda di mobilità, cresciuta invece a ritmi sempre più sostenuti. L'evoluzione dei volumi di traffico occorsa negli ultimi anni è oggi fonte di numerose situazioni di congestione, localizzate prevalentemente in alcune aree. Il blocco della realizzazione di nuove tratte autostradali risalente alla legge 492/75 risulta tra le cause principali per cui oggi si viaggia su una rete stradale ed ~~autostradale, progettata e realizzata con lungimiranza ma certamente sulla base di~~ volumi di traffico molto diversi dagli attuali e per veicoli ben diversi.

L'estensione della attuale rete autostradale risulta pari a 6.474,5 km ed è composta da:

- Autostrade a pedaggio per km 5584,2;
- Autostrade a libera circolazione per km 890,3;
- Trafori a pedaggio pari a km 30,2.

Rispetto al totale della rete autostradale l'86,2% (5.584,2 km) è a pedaggio ed include sia i trafori che le autostrade assentite in concessione; i rimanenti 890,3 km sono in gestione all'ANAS.

Sebbene lo sviluppo della rete appaia modesto a confronto della rete ferroviaria (19.516,2 km, di cui: 16.031,2 km rete FS e 3.485 km di ferrovie concesse) e delle altre reti viarie (ex strade statali: 46.043 km; provinciali: 113.924 km; comunali extra-urbane 141.666 km) l'elevata capacità di servizio della rete autostradale ed il fatto di essere collegata alla viabilità ordinaria attraverso l'insieme dei nodi costituiti dalle circa 460 stazioni controllate e dagli svincoli liberi, permettono al sistema di assicurare un servizio capillare sul territorio. Le autostrade attraversano l'intero territorio italiano, eccezion fatta per la Sardegna e servono 86 province del Paese su 103.

2 Lo sviluppo della domanda di trasporto autostradale

I volumi di traffico sulla rete autostradale hanno registrato nel 2001 un trend di crescita in linea con quello registrato negli anni precedenti. In termini percentuali si riscontra un incremento medio della mobilità, sull'anno precedente, pari al 3,9% costituito dall'incremento del 4,2% per i veicoli leggeri e 3,0% per quelli pesanti.

La tabella che segue evidenzia l'incremento costante dei traffici autostradali negli ultimi 10 anni.

Evoluzione della mobilità sulla rete autostradale

Anni	Percorrenze (miliardi veic - Km.)	Percorrenze aggiuntive (miliardi veic. - Km.)
1992	55,3	2,2
1993	56,1	0,8
1994	58,0	1,9
1995	59,7	1,7
1996	60,8	1,1
1997	63,2	2,4
1998	66,0	2,8
1999	68,1	2,1
2000	70,4	2,3
2001	73,2	2,8

Ampliando l'area di osservazione anche alle altre modalità di trasporto si riscontra che negli ultimi anni la rete autostradale ha assunto un peso sempre maggiore.

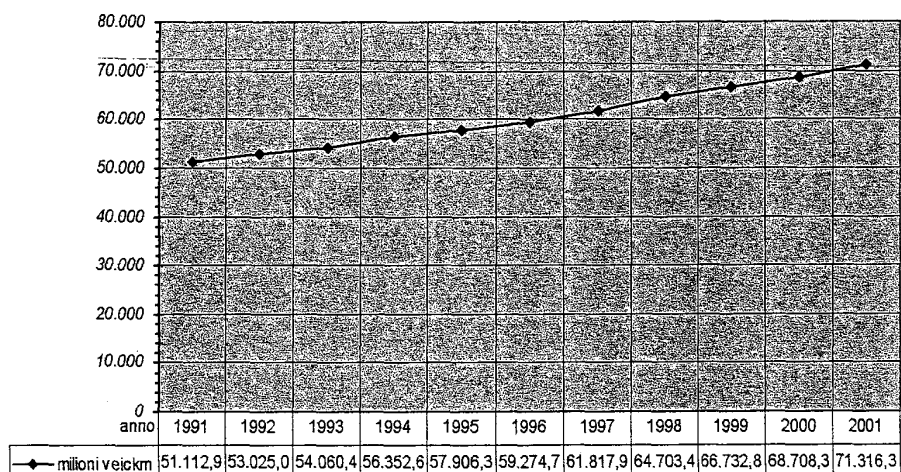
Evoluzione della mobilità Anni 1997 - 2001

Trasporto Passeggeri Milioni di passeggeri/Km.		1997	1998	1999	2000	2001
Spostamenti	Totali	856.605	880.713	885.525	893.482	920.286
	Su terra	844.019	867.986	871.418	878.337	904.687
	Su autostrade	82.771	86.404	88.381	91.240	95.042
Autostrade/Totale spostamenti		9,7%	9,8%	10,0	10,2	10,3

Confrontando l'ammontare complessivo degli spostamenti effettuati nel periodo '97 - '01 emerge che sulla rete autostradale si registrano spostamenti in media pari al 10% rispetto al totale complessivo rispetto al totale delle modalità di trasporto.

La domanda di trasporto di persone e merci nel nostro Paese è in costante aumento. Particolarmente accentuata si presenta questa tendenza all'interno del comparto autostradale come mostrato dall'incremento dei veicxkm percorsi sull'intera rete negli ultimi 10 anni che è passato dal 51.112,9 milioni di veicoli a ben 71.316,3 milioni di veicoli.

Trend della domanda di trasporto
sull'intera rete autostradale



Ad un così consistente incremento di domanda che si è registrato sulla rete autostradale italiana non è tuttavia corrisposto un adeguato aumento della rete in termini di estensione e capacità. Anche per questo motivo negli ultimi anni tratti sempre più ampi della rete entrano in congestione apportando notevoli disagi agli utenti, con una diminuzione dell'efficienza del sistema produttivo e un notevole aumento dei costi esterni (incremento dell'inquinamento acustico ed atmosferico derivati dalla congestione).

Evoluzione delle reti autostradali a pedaggio nei principali paesi europei.

Si prospetta l'evoluzione che hanno avuto, in termini di estensione chilometrica, le reti autostradali a pedaggio di quattro paesi europei. Considerando il periodo dal 1991 al 2001 si riscontra un incremento della rete autostradale italiana del 4,8% notevolmente al di sotto degli incrementi registrati in altri paesi (Francia 32,7% - Italia 4,8%)

PAESI	ANNI		INCREMENTI 1991-2001	
	1991	2001	KM	%
FRANCIA	5730,0	7603,0	1873,0	32,7
ITALIA	5335,4	5584,5	249,1	4,8
PORTOGALLO	404,1	978,7	574,6	142,2
SPAGNA	1948,0	2320,0	372,0	19,1

L'Italia ha peraltro la minore densità di rete per abitante rispetto al totale oggetto di osservazione (-27% sulla media; -48% sulla punta massima) rispetto ai Paesi oggetto di osservazione e la maggiore densità di autoveicoli/km (5.472 contro i 3382 della Francia) ad esempio:

RETE AUTOSTRADALE IN EUROPA A FINE 1999			
PAESI	KM DI RETE	KM / MILIONE DI ABITANTI	VEICOLI / KM
FRANCIA	9875	170	3382
SPAGNA	8269	210	2469
PORTOGALLO	1394	140	3254
GERMANIA	11460	140	3996
ITALIA	6474,5	110	5472

3 Le concessionarie autostradali

Il servizio di mobilità autostradale è gestito, come noto, in Italia ricorrendo prevalentemente all'istituto della concessione di costruzione e gestione.

Il panorama delle concessionarie autostradali in Italia è rappresentato da 24 società raggruppabili come segue:

- ❖ 8 società facenti capo al Gruppo Autostrade, alle quali sono affidati 3.384 km di rete (oltre il 58% del totale):
 - Autostrade S.p.A. (privatizzata nel dicembre 1999);
 - Autostrade A24 e A25 (affidate all'ATI Autostrade S.p.A. – Toto S.p.A. a seguito di procedura concorsuale promossa da Anas);
 - Autostrade Meridionali S.p.A. (SAM);
 - Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. (RAV);
 - oltre a:
 - Torino-Savona S.p.A.;
 - Tangenziale di Napoli S.p.A.;
 - Società Autostrada Tirrenica p.A. (SAT);
 - Società per il Traforo del Monte Bianco.
- ❖ 13 società con azionariato misto (pubblico – privato), che gestiscono complessivamente 2.318 km di autostrade:
 - Società Autostrade di Venezia e Padova p.A.;
 - Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso S.p.A.;
 - Autostrada del Brennero S.p.A.;
 - Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta S.p.A. (ATIVA);
 - Autocamionale della Cisa S.p.A.;
 - Autovie Venete S.p.A.;
 - Autostrade Centro-Padane S.p.A.;
 - Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.;
 - Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza p.A. (SATAP);
 - Società Autostrade Valdostane p.A. (SAV);

- Società Autostrada Ligure Toscana p.A. (SALT);
- Autostrada dei Fiori S.p.A.;
- Consorzio per le Autostrade Siciliane (controllato dalla Regione Sicilia);
- ❖ una società a capitale interamente privato, Autostrada Torino-Milano S.p.A. (ASTM),

Sono inoltre presenti, (oltre la società che gestisce il Traforo del Monte Bianco) due società concessionarie di trafori a pedaggio:

- ❖ Società Italiana per il Traforo del Gran San Bernardo;
- ❖ Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus p.A. (SITAF, che gestisce anche l'autostrada Torino-Bardonecchia A32).

La società Pedemontana Lombarda S.p.A., affidataria della concessione di costruzione e gestione dell'omonimo collegamento autostradale, non risulta ancora in fase operativa atteso che risultano ancora in corso valutazioni volte alla definizione del tracciato definitivo.

Oltre le autostrade in concessione la rete è composta anche da autostrade gestite direttamente dall'Anas. Si tratta:

1. del Grande raccordo Anulare di Roma
2. del collegamento tra Roma e l'Aeroporto internazionale di Fiumicino
3. dell'Autostrada Salerno – Reggio Calabria
4. delle Autostrade siciliane A19 Palermo – Catania e A29 Palermo – Mazzara del Vallo.

3.1 Recenti sviluppi inerenti gli atti convenzionali autostradali

Il rinnovo degli atti convenzionali autostradali ai sensi della legge n. 498/92, occorso per la maggioranza delle società nell'anno 2000, rappresenta un fondamentale traguardo per lo sviluppo della rete autostradale in quanto vengono recepite sostanziali innovazioni regolamentari tese ad:

- potenziamento della rete infrastrutturale finalizzato al miglioramento degli standard di sicurezza e del servizio offerto agli utenti
- semplificare le procedure approvative

- risolvere tutte le tipologie di contenzioso pendente tra concessionario e concedente
- intensificare il sistema di controlli da parte dell'Ente concedente.
- affermare la natura privatistica del settore

Nei medesimi atti convenzionali sono stati proposti significativi programmi di investimento da porre in essere secondo una dettagliata scansione temporale.

Solo al fine di definire alcune problematiche connesse alla rimodulazione del debito residuo verso il Fondo Centrale di Garanzia non è stato ancora possibile pervenire al perfezionamento dei nuovi atti convenzionali per le società SAV SpA e SITAF SpA. Tuttavia a seguito dei chiarimenti forniti dal Ministero dell'Economia è stato possibile pervenire, il giorno 18 Settembre 2002, alla stipula degli atti riferibili alle due società successivamente trasmessi al Ministero delle Infrastrutture per l'emanazione dei Decreti d'approvazione.

Nel contempo sono stati stipulati atti aggiuntivi alle convenzioni vigenti con le società concessionarie Autovie Venete S.p.a. e Venezia Padova S.p.A. resi necessari per definire le modalità e tempi di realizzazione del passante di Mestre.

In data 23 Dicembre 2002 si è proceduto per la Società Autostrade alla stipula del IV atto aggiuntivo alla convenzione del 4 Agosto 1997 nel quale oltre l'esecuzione della suindicata opera, sono stati inseriti nuovi interventi di adeguamento e potenziamento della rete (a riguardo si rinvia alla nota allegata).

Altra significativa innovazione è rappresentata dal perfezionamento della convenzione con l'ATI Autostrade S.p.a. - Toto S.p.A. relativa alla gestione delle autostrade A24 e A25. L'Anas infatti, in applicazione del disposto dell'Art. 5 D.L. 10 Febbraio 1977 n. 19 convertito con modificazioni nella legge 6 Aprile 1977 n. 106 ha promosso una procedura di gara per l'affidamento in concessione della gestione, manutenzione ed esercizio della rete autostradale a pedaggio delle Autostrade Roma - l'Aquila, Traforo del Gran Sasso - Teramo con diramazione Torano - Pescara.

Il nuovo gestore dovrà attuare un ampio programma di riqualificazione dell'autostrada che comprende tra l'altro:

a) L'ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A24 nel tratto tra via Palmiro Togliatti e la Barriera di Roma Est, compreso l'adeguamento della stazione di Lunghezza e l'armonizzazione della viabilità ordinaria per un importo stimato di 72,3

mln di euro;

b) La realizzazione della costruzione della seconda carreggiata, dalla progr.va km.ca 0+000 alla progr.va km.ca 5+474,41 del tronco Villa Vomano-Teramo per un importo stimato di 74,89 mln di euro.

4 Programma degli investimenti delle concessionarie autostradali previsto negli atti convenzionali vigenti

Il programma degli interventi previsto dalle nuove convenzioni autostradali è stato definito a seguito di approfondite indagini sulle situazioni di maggior carenza sulla rete viaria. In questa fase l'Anas e per esso la Direzione Autostrade, ha operato sulla base delle priorità che si possono così riassumere:

- a) Assicurare alle autostrade tutti quei correttivi ritenuti necessari ed indispensabili per migliorare la sicurezza per l'utenza ed elevare il livello di servizio.
- b) Migliorare la funzionalità e la fluidità dell'Autostrada eliminando ogni forma di incongruenza tecnica, con opere di adeguamento introducendo anche opere di interconnessione diretta tra le autostrade intersecanti.
- c) Potenziare e migliorare la viabilità di adduzione, di raccordo e di allacciamento all'autostrada con particolare riferimento ai grandi nodi delle aree metropolitane.
- d) Inserire tutte le innovazioni gestionali atte a migliorare il servizio reso all'utenza.
- e) Prevedere un piano manutentorio che permetta di mantenere un'elevata efficienza dell'autostrada.

La gestione delle infrastrutture autostradali comporta un continuo adeguamento delle stesse alle mutate esigenze degli utenti e la necessità di intervenire a livello gestionale e/o infrastrutturale sulla capacità di trasporto per assecondare la costante crescita della domanda. D'altro canto è evidente che l'ampliamento di infrastrutture autostradali può essere realizzato solo con l'impiego di ingenti risorse economiche pubbliche e private.

L'individuazione delle deficienze infrastrutturali, la definizione delle priorità di

intervento, la scelta delle tipologie di opere e dei tempi di realizzazione degli adeguamenti, in poche parole la pianificazione dello sviluppo della rete, sono attività che non possono prescindere dalla valutazione puntuale dei livelli di servizio offerti su ciascun tratto elementare della rete in concessione. La conoscenza dei livelli di servizio permette l'implementazione di procedure di valutazione che abbiano lo scopo di ottimizzare l'uso delle risorse disponibili.

4.1 Gli interventi avviati

Il rinnovo degli atti convenzionali ha comportato e comporterà una consistente accelerazione nell'avvio delle opere autostradali divenute nel tempo sempre più improcastinabili.

Gli interventi programmati consentiranno, già nei prossimi anni, di ridurre significativamente le carenze infrastrutturali, sopra evidenziate, causate, come precedentemente riportato, da un lungo periodo di stasi e di adeguare la rete autostradale alle attuali esigenze della domanda di trasporto di persone e merci.

I piani finanziari allegati alle convenzioni revisionate includono anche una serie di interventi rientranti nell'ambito dell'art. 5 e 14 della legge n. 531/82, i quali incidono significativamente sul livello di sicurezza e di qualità del servizio; detti interventi sono rappresentati da ampliamenti di carreggiata, creazione di nuovi svincoli, realizzazione di raccordi, adduzioni, peduncoli, messa in sicurezza di ponti, viadotti e tunnel, adeguamento di barriere spartitraffico, innovazioni tecnologiche rivolte all'informazione all'utenza, automazione dei sistemi d'esazione, alla riqualificazione ambientale.

Più in generale è possibile classificare tutti gli interventi inseriti negli atti convenzionali in tre distinte categorie:

- Interventi atti ad elevare il livello di servizio e di sicurezza della rete;
- Interventi di miglioramento e rinnovo della rete;
- Interventi di manutenzione.

L'accelerazione dei lavori trova riscontro nel numero e valore dei progetti presentati per l'approvazione all'Anas.

Per avere una visione maggiormente chiara del fenomeno si riporta di seguito un quadro dei progetti approvati negli anni 2001 e 2002, ripartito per società concessionaria.

Società	Dati	Anno	
		2001	2002
<i>Anas</i>	Importo complessivo autorizzato €		7.595.792,18
	per un totale di progetti		8
<i>Autocamionale della Cisa S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	33.208.162,57	69.748.992,22
	per un totale di progetti	7	11
<i>Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	4.451.868,80	5.214.874,92
	per un totale di progetti	1	3
<i>Autostrada Torino-Savona S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	11.185.102,83	12.391.484,66
	per un totale di progetti	4	4
<i>Autostrada Torino-Ivrea-Valle Aosta S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	7.167.741,35	78.500.910,00
	per un totale di progetti	2	5
<i>Autostrade Centro Padane S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	16.010.149,12	12.493.081,21
	per un totale di progetti	7	4
<i>Autostrade dei Fiori S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	8.828.085,62	36.808.650,95
	per un totale di progetti	5	11
<i>Autostrade del Brennero S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	29.505.568,38	27.650.087,52
	per un totale di progetti	8	7
<i>Autostrade Meridionali S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	65.174.499,17	
	per un totale di progetti	3	
<i>Autostrade S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	58.405.805,11	847.490.553,90
	per un totale di progetti	11	6
<i>Autovie Venete S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	16.100.961,52	16.320.184,23
	per un totale di progetti	4	4
<i>Autostrade Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	144.086.016,55	17.588.145,82
	per un totale di progetti	10	2
<i>Autostrada Torino-Milano S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	3.461.636,94	77.397.789,98
	per un totale di progetti	2	4
<i>Consorzio Autostrade Siciliane Messina-Palermo</i>	Importo complessivo autorizzato €	146.599.706,97	
	per un totale di progetti	11	
<i>Raccordo Autostradale Valle Aosta S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	424.772,70	1.824.661,69
	per un totale di progetti	1	3
<i>Società Autostrada Tirrenica p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	365.098,12	
	per un totale di progetti	1	
<i>Soc.Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €		4.392.640,57
	per un totale di progetti		1
<i>Società Autostrada Ligure Toscana p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	22.605.696,26	6.743.873,76
	per un totale di progetti	9	3
<i>Società Autostrade di Venezia e Padova p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	48.236.084,52	13.134.144,41
	per un totale di progetti	4	2
<i>Società Italiana Traforo Autostradale Frejus</i>	Importo complessivo autorizzato €	12.795.709,58	8.986.672,17
	per un totale di progetti	3	1
<i>Società Italiana Traforo del Gran San Bernardo</i>	Importo complessivo autorizzato €	4.693.888,49	
	per un totale di progetti	2	
<i>Società Italiana Traforo Monte Bianco</i>	Importo complessivo autorizzato €	38.498.216,03	
	per un totale di progetti	5	
<i>Tangenziale di Napoli S.p.A.</i>	Importo complessivo autorizzato €	819.588,13	17.140.431,88
	per un totale di progetti	2	1
TOTALE	Importo complessivo autorizzato €	672.624.358,74	1.261.422.972,07
	progetti	102	80

4.2 Il programma di manutenzione ordinaria e straordinaria

Gli interventi di manutenzione sono prevalentemente finalizzati al mantenimento della funzionalità delle opere e ad apportare quegli ammodernamenti ed innovazioni rese disponibili dal progresso tecnologico.

Il nuovo testo convenzionale prescrive per le manutenzioni ordinarie l'obbligo, da parte delle società concessionarie, di presentare un programma completo, entro il mese di novembre, riferito all'anno seguente. Tale programma risulta composto da molteplici tipologie di interventi (riportati nell'allegato F di ciascuna convenzione) i quali risultano indispensabili per assicurare all'utenza un adeguato livello di sicurezza e comfort.

~~In particolare per il periodo 2002-2004 l'importo complessivo di spesa per le~~ manutenzioni ordinarie e straordinarie, riscontrabile dai piani finanziari risulta pari a 3.316.105 mln/euro.

Per l'anno 2003 l'importo delle sole manutenzioni ordinarie risulta pari a 690.825,1 migliaia di Euro con un incremento del 17,69% rispetto alle previsioni dei Piani Finanziari dello stesso anno.

Tale valore evidenzia un crescente impegno finanziario rispetto ai precedenti anni. Nell'ambito del programma le voci maggiormente rappresentative sono costituite dal rifacimento delle pavimentazioni autostradali con forte utilizzo delle pavimentazioni di tipo drenante, dal ripristino delle opere in cemento armato, dalla sostituzione di barriere spartitraffico, dall'adeguamento della segnaletica, dalle opere in verde pulizia, dagli interventi in galleria.

Si tratta in sostanza di interventi direttamente percepibili dall'utente in grado quindi di incrementare il livello qualitativo del servizio.

4.3 Gli aspetti legati alla sicurezza della rete autostradale

L'incremento dei livelli di sicurezza dell'utenza autostradale rappresenta una delle priorità che caratterizza l'operato dell'Anas sia nella formazione del Programma degli investimenti che nella sua realizzazione.

Una corretta visione del problema legato alla mobilità rende necessario individuare tutte le azioni adeguate a minimizzare i danni alle persone. Il trasporto privato e delle merci su strada, costituisce un problema che, a causa di volumi di traffico crescenti,

ha assunto una connotazione sempre più preoccupante anche se in termini percentuali si riscontrano dati confortanti. Si richiama alla scheda allegata.

4.4 Miglioramento degli standard di qualità nel settore autostradale

Le politiche per il miglioramento della qualità già avviate rispondono prevalentemente alle seguenti esigenze:

- Miglioramento dell'informazione all'utenza;
- Riduzione dei tempi d'attesa ai caselli;
- Incremento della qualità per i servizi offerti nelle aree di sosta;
- Redazione di una completa carta dei servizi;
- Adozione di misure per la riduzione dei disagi all'utenza;
- Interventi di miglioramento ambientale;
- Certificazione di qualità;
- Coordinamento con le forze di P.S.;
- Coordinamento delle attività di pronto intervento.

Gli interventi per il contenimento dell'inquinamento acustico sebbene non incidano direttamente sul comfort dell'utente, esplicando piuttosto beneficio a favore della popolazione prospiciente la tratta autostradale, sono previsti da precisi obblighi di legge.

Per il futuro è previsto un crescente impegno finanziario da parte delle concessionarie autostradali per tale voce di spesa.

Costante rilevanza viene riservata alla identificazione e pianificazione delle azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi programmati anche attraverso la misurazione dei risultati ottenuti e il raffronto con valori standard.

Specificamente, per le attività di manutenzione, un approccio più razionale alla loro esecuzione richiede di individuare preliminarmente, per ogni tratta autostradale, un parametro di qualità globale. Seguendo il citato approccio anche lo stato dell'infrastruttura può essere valutato non soltanto in base a semplici caratteristiche dimensionali e di rispondenza a norme geometriche costruttive, ma anche in rapporto ad opportuni parametri all'uopo concepiti.

4.5 Principi di riferimento per programmi futuri

In linea con le precedenti informazioni, gli obiettivi e le principali iniziative nel settore autostradale per i prossimi anni, possono essere così sintetizzati:

- *Adeguamento e potenziamento infrastrutturale*
 - realizzazione di tutte le iniziative nominative comprese nella nuova Convenzione con lo sviluppo di programmi di lavoro in linea con le scadenze previste.
 - articolazione degli ulteriori interventi secondo criteri di priorità, che tengano conto delle effettive esigenze, del miglioramento della qualità del servizio e dell'equilibrio costi/benefici.
- *Potenziamento delle attività connesse alla sicurezza ed alla qualità del servizio*
 - forte impulso al programma di manutenzione, il cui dimensionamento sarà correlato alla dinamica del traffico ed un parallelo sviluppo di significativi programmi di intervento sulle infrastrutture di rete.
 - attuazione di politiche d'innovazione gestionale, finalizzate al miglioramento del processo di erogazione del servizio ed al miglioramento dei servizi offerti alla clientela, nell'ottica di garantire più elevati livelli di sicurezza, confort di viaggio e fluidità della circolazione.

Più in dettaglio, nell'ambito degli obiettivi sopra indicati, le principali iniziative da attuare nel prossimo futuro, opportunamente raggruppate in funzione delle specifiche finalità degli interventi, possono essere così sintetizzate:

- iniziative per la sicurezza nell'ambito delle quali si segnalano i programmi relativi al miglioramento della sicurezza intrinseca e quelli finalizzati all'informazione e all'assistenza all'utenza. Particolare rilevanza assumono gli interventi sulla pavimentazione (per la componente relativa al miglioramento dell'aderenza e della regolarità del manto stradale) ed i programmi per la progressiva chiusura dei by-pass centrali e per la sostituzione delle barriere laterali e delle recinzioni; a conferma dell'importanza che la società attribuisce, in tema di sicurezza, alle fasi di acquisizione, trattamento e diffusione delle informazioni all'utenza, vanno poi evidenziati i programmi

finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture sulla rete (colonnine SOS, rilevamento meteo, illuminazione, ecc.) oltre agli interventi previsti nelle gallerie riconducibili alle recenti circolari emanate in materia.

- iniziative per la conservazione del patrimonio autostradale che si concretizzeranno, oltre agli interventi di pavimentazione sulla portanza del manto stradale, in una serie di programmi sulle infrastrutture (ponti e viadotti, giunti ed appoggi, gallerie, ecc.). A tali specifici interventi, vanno aggiunte le manutenzioni ordinarie.
- iniziative sulle attività gestionali e di rete nel cui ambito sono ricondotti quei programmi finalizzati ad incrementare l'efficienza nei processi gestionali interni ed a migliorare, in termini di qualità offerta all'utenza, alcune attività di servizio sulla rete. iniziative per il potenziamento delle infrastrutture di rete da inquadrare nell'ambito degli impegni presi in sede di rinnovo delle Convenzioni ed a testimonianza del costante impegno nell'adeguamento della rete; a tale scopo, nel triennio vengono destinate ingenti risorse in linea con le previsioni dei Piani Finanziari allegati alle Nuove Convenzioni.

5 Innovazioni normative del settore

Lo studio delle norme procedurali nel campo delle opere pubbliche deve tenere conto di un

sistema normativo molto complesso e articolato.

La prima legge dopo l'unità d'Italia risale al 1865, in oltre centotrent'anni da questo disposto si è aggiunto un gran numero di leggi e decreti spesso mal coordinati tra loro che hanno creato un generale stato di confusione interpretativa del corpo normativo sugli appalti e agevolato il nascere di azioni illegali e speculative. La presenza dell'Italia nell'Unione Europea, e quindi l'adeguamento alle norme del diritto comunitario, ha ulteriormente aumentato i problemi, e il coordinamento tra normativa nazionale e normativa comunitaria si è risolto spesso in aperte contraddizioni.

La legge quadro sui lavori pubblici, legge 109/94, meglio conosciuta come legge Merloni, è nata proprio dall'esigenza di mettere ordine e chiarezza nella complessa e disorganica normativa sulle opere pubbliche. Oggetto di sospensioni e di successive integrazioni, è stata oggetto di una prima modifica con la legge 216/95 (Merloni-bis) e di una seconda con la legge 415/98 (Merloni-ter). La legge rimanda per molti punti di carattere più operativo e tecnico al "Regolamento generale d'attuazione" entrato in vigore nel luglio del 2000 con il DPR 554/99.

Legge e regolamento costituiscono una sorta di testo unico in materia di opere pubbliche e quindi il testo di riferimento per tutto il settore delle costruzioni. Ad esso fanno inoltre riferimento altre leggi di riforma del settore come il DM 145/00 che introduce il nuovo capitolato generale d'appalto, il DPR 34/00 sul nuovo sistema di qualificazione delle imprese, il DM del 4/04/01 sulla nuova tariffa professionale per i lavori pubblici di ingegneri e architetti, e altre normative di carattere tecnico specifiche dei diversi ambiti collegati al vasto settore delle opere pubbliche.

Il campo di applicazione della legge è assai vasto: non si limita infatti a regolamentare le procedure per l'affidamento degli appalti, come hanno fatto in passato le altre leggi sul settore, ma apporta cambiamenti strutturali all'intero processo costruttivo, in tema di rapporti tra gli operatori e di contenuti della loro attività. La legge inoltre pone il progetto al centro del processo, come strumento di

informazione delle varie fasi operative e punto di riferimento imprescindibile per l'esecuzione dell'opera. Il progetto stesso diviene oggetto di *produzione* e ne vengono descritte puntualmente le caratteristiche e i ruoli dei soggetti che a vario titolo sono coinvolti.

Per il settore autostradale un elemento di riferimento che guida l'operato dell'Anas è rappresentato dalla piena consapevolezza che un prolungato periodo di stasi nella realizzazione di nuove infrastrutture risulta tra le cause di limitata crescita economica e di svantaggio competitivo nei confronti dei Paesi terzi.

L'esigenza di dotare il Paese di infrastrutture moderne e rispondenti alla accresciuta richiesta di mobilità costituisce un elemento centrale per l'Anas mediante il quale il Governo, rispondendo agli impegni assunti, ha operato da subito per fornire nuove regole al settore semplificando le procedure e favorendo una maggiore partecipazione degli operatori privati.

In tal senso si inquadra il contenuto della legge n. 443/2001 (Legge Obiettivo) e la Delibera CIPE del 21 Dicembre 2001 la quale riporta il primo programma di opere di rilevanza strategica del Paese nel quale, peraltro, assumono una importanza specifica opere autostradali ritenute non più procrastinabili.

Con l'approvazione del decreto d'attuazione della Legge Obiettivo, avvenuta il 2 Agosto 2002, si è materialmente potuto dare avvio alla realizzazione degli interventi indicati dal CIPE ristabilendo, in tal modo, elementi di certezza in passato mai riscontrati.

Le innovazioni normative recentemente introdotte risultano peraltro in linea con i principi e le regole presenti, per il settore delle opere pubbliche, nel contesto dell'Unione europea.

I provvedimenti sinora emanati, insieme a quelli in corso di predisposizione, favoriranno un'accelerazione nelle fasi di realizzazione e ridurranno le cause di contenzioso tra committenti e le imprese esecutrici, che in passato pure hanno rappresentato fonte di immobilismo e incremento di costi. La recente figura del General Contractor risponde proprio all'esigenza di assicurare comunque la realizzazione degli interventi affidati senza aggravii di spesa o dilazione dei tempi d'esecuzione.

5.1 Opere in programma ai sensi dell'art. 37 bis della legge 109/94 (Project financing)

L'Art. 37 bis e seg. della legge 109/94 regola le modalità di realizzazione di opere pubbliche attraverso il ricorso di capitali privati. Il coinvolgimento di soggetti privati nell'esecuzione e gestione di infrastrutture deriva dalla necessità di ridurre l'apporto di capitali pubblici, favorire lo sviluppo dell'economia privata e accelerare i tempi per l'ultimazione degli interventi.

Con riguardo alle opere viarie l'Anas, vantando una specifica competenza tecnica ed economica, potrà svolgere anch'essa, ancor più che in passato, un ruolo di studio e programmazione per individuare la sussistenza dei requisiti necessari a realizzare un'opera mediante il ricorso alla finanza di progetto.

L'Anas figura tra gli Enti che nel Paese hanno per primo fatto ricorso alla finanza di progetto ex Art. 37/bis l. 109/94. Tale procedura dovrebbe subire ulteriore impulso nel periodo considerato anche in considerazione della modifica normativa introdotta con DM 190/02.

La prima esperienza di Project financing relativo al settore autostradale si riferisce alla gara pubblicata sulla G.U. del 27 Dicembre 2001 con la quale l'Anas ha avviato la procedura per l'affidamento della concessione di costruzione e gestione del collegamento autostradale Milano - Brescia ai sensi dell'Art. 37 bis della legge n. 109/94 (project - financing).

5.2 Opere previste ai sensi della legge n. 443/2001 'legge obiettivo'

Con l'approvazione della legge 443/2001 (cosiddetta 'legge obiettivo') sono state previste procedure speciali per la realizzazione di nuove infrastrutture strategiche per il Paese finalizzate al soddisfacimento della attuale richiesta di mobilità, a incrementare gli standard di sicurezza e a assicurare una maggiore tutela dell'ambiente. L'accelerazione e la semplificazione delle procedure approvative, consentiranno in molti casi anche di recuperare i ritardi sinora registrati nell'avvio dei lavori.

La citata legge risulta funzionale agli obiettivi di governo indicati nel DPEF 2002-2006 che, tra le iniziative di politica economica prevede l'esecuzione di un ampio programma di opere pubbliche per un importo complessivo di 51.646 mil di euro

ricorrendo per il finanziamento delle opere, a carico del bilancio pubblico nella misura del 50%. Per la restante quota di finanziamento del programma delle opere è previsto il ricorso alle procedure di project financing di cui all'Art. 37 bis della legge n. 109/94 e successive modifiche. In tal modo si intende favorire la partecipazione dei soggetti privati alla realizzazione delle opere pubbliche.

Relativamente al comparto stradale ed autostradale lo schema di programma collegato alla legge 443/2001 si articola nelle seguenti aree:

- Sistema dei Valichi;
- Corridoi longitudinali plurimodali (padano, Tirreno – Brennero, Tirrenico – Nord Europa, Adriatico, Dorsale centrale);
- Ponte sullo Stretto di Messina;
- Corridoi trasversali dorsale appenninica;
- Allacciamenti stradali a grandi Hub aeroportuali;
- Sistemi urbani;

Il programma di investimenti formulato dal Governo è orientato al perseguimento del riequilibrio socio economico tra le aree del Paese e, a tal fine, il programma delle opere inserite nel PGT potrà essere opportunamente integrato dallo stesso CIPE.

Tra le opere che compongono il primo Programma del CIPE si riportano di seguito gli interventi riferibili al settore autostradali.

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	COSTO STIMATO (€ x 1.000)	Stato attuativo
Traforo di sicurezza del Frejus	167.948,00	Progettazione definitiva delle opere di messa in sicurezza dell'attuale tunnel già autorizzate dalla Commissione Intergovernativa di controllo mediante realizzazione di opere impiantistiche e strutturali (Rifugi ecc.)
Traforo del Frejus	1.807,60	Progetto preliminare per la realizzazione di un cunicolo di servizio già autorizzato dalla Commissione Intergovernativa di controllo
Completamento autostradale Corridoio 5	136.861,00	Sono attualmente in corso gli interventi per l'ammodernamento dell'autostrada A4 Torino - Milano. Sono stati redatti i progetti preliminari per la realizzazione della 4a corsia sempre della A4 per la tratta Milano - Bergamo nonché della 3a corsia per la tratta Venezia - Trieste.
Autostrada Asti - Cuneo	1.086.109,00	Il collegamento autostradale dell'estesa di km 96 è articolato su due tronchi connessi per mezzo di un tratto di circa 19 km dell'autostrada A6 Torino - Savona. Risultano in corso di esecuzione n°7 lotti per un'estesa complessiva di km 39 mentre sono in corso di progettazione definitiva - esecutiva n° 8 lotti per la rimanente estesa di km 24,60. Secondo l'attuale cronoprogramma il completamento dell'opera è previsto per l'anno 2010.
Autostrada Cuneo - Nizza (MERCANTOUR)	836.560,00	Studio di prefattibilità del Collegamento Internazionale tra Cuneo Nord e Nizza Mescià Sud attraverso un nuovo traforo di valico tra le valli di Stura e Tinea. Esistono indagini geologiche effettuate dalla Commissione Intergovernativa.
Asse autostradale medio Padano - Brescia - Bergamo - Milano	774.685,00	Progettazione preliminare del collegamento tra la SP 19 con la futura tangenziale est di Milano per l'estesa di km 61,50 posta a base di gara ai sensi dell'art. 37-quater della Legge 109/94.
Passante di Mestre	1.962.536,00	Progettazione preliminare del passante esterno all'attuale A4 della lunghezza di km 32 nonché di un tunnel sottopassante l'attuale sede autostradale. Il progetto del passante esterno è in fase di approvazione da parte dell'ANAS.
Asse autostradale Brennero - Verona - Parma - La Spezia (TIBRE)	1.032.914,00	Progettazione preliminare del collegamento dalla A15 Parma - La Spezia alla A22 Nogarole Rocca. Attualmente in fase di approvazione da parte dell'ANAS.
Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	1.859.245,00	Studio di fattibilità del collegamento tra Cecina - Grosseto e Civitavecchia Nord. Attualmente sono in corso valutazione da parte degli Enti territoriali centrali e periferici per l'individuazione del tracciato tra la soluzione costiera e collinare.
Palermo-Messina	619.748,00	L'opera è realizzata e aperta al traffico ad eccezione di un tratto attualmente in corso di realizzazione.
Asse autostradale Variante di Valico	3.936.000,00	L'opera risulta già in corso di realizzazione per 4 lotti. Ulteriori 5 lotti comprensiva la galleria di base sono in fase di appalto. Per la restante parte è in avanzata fase la progettazione esecutiva.
Nodo Stradale ed Autostradale di Bologna	701.348,00	L'opera risulta in progettazione definitiva per l'adeguamento delle tangenziali e dell'autostrada A14. In corso la Conferenza di Servizi già indetta per il 30/09/02. Tuttavia esiste un accordo tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Emilia Romagna per il passante largo A14.
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	175.595,00	L'opera consente il collegamento tra la A22 all'intersezione con la A1 in prossimità dei caselli di Modena Nord e Campogalliano e la SS 467 Pedemontana in Comune di Sassuolo. In corso la progettazione definitiva
Ampliamento A1 Tratta A22-Borgo Panigale	139.185,00	Realizzazione della 4a corsia della A1 sulla tratta Modena - Bologna. Conclusa la Conferenza di Servizi il 28/06/02. Per i tre lotti è in corso di approvazione la progettazione esecutiva
Galleria di sicurezza del Gran Sasso	64.299,00	Intervento finalizzato all'incremento dei livelli di sicurezza all'interno della galleria - Attualmente in progettazione definitiva . Esistono ricorsi.
Nuova Romea	929.622,00	In corso da parte delle Regioni Veneto ed Emilia Romagna della progettazione preliminare - studio di impatto ambientale ed analisi strategica sull'ipotesi dell'asse autostradale di completamento dell'itinerario europeo E45 - E55..
Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria; Asse autostradale Palermo - Messina	13.449.054,00	
TOTALE	27.873.516,60	

Si riporta una breve nota di sintesi sullo stato attuativo delle opere più significative:

Adeguamento della tratta autostradale Firenze - Variante di valico.

Nell'ambito degli interventi prioritari che compongono il programma di investimenti per il prossimo triennio spicca il potenziamento del tratto Bologna-Firenze-Incisa (A1) tra il km 195+278 e il km 319+980 da parte di società Autostrade S.p.A..

Per questo intervento, a seguito delle definitive approvazioni avvenute nel Settembre 2001, è stata data una forte accelerazione all'avvio dei suddetti lavori che dovranno ultimarsi entro Dicembre 2007.

Significativo intervento relativo alla realizzazione della galleria di base per un importo complessivo di oltre 750 mil/Euro.

Autostrada Pedemontana lombarda.

Al fine di individuare il tracciato ottimale la Regione Lombardia ha apportato delle modifiche al progetto originario senza con ciò modificare i capisaldi del tracciato. A seguito della definizione del percorso la società nel 2001 ha avviato la procedura di gara per l'esecuzione della progettazione preliminare inerente l'esecuzione del collegamento autostradale.

Sarà possibile procedere alle successive fasi realizzative, previa revisione dell'atto convenzionale con la società concessionaria.

Collegamento autostradale Asti - Cuneo.

L'opera consente il collegamento tra le città di Asti e Cuneo. Il tracciato si estende per una lunghezza di 64 Km. e si sviluppa da Asti Marene innestandosi sulla A6 fino a Massimini per poi giungere a Cuneo.

A seguito dell'accordo transattivo siglato al Ministero dei LL.PP. il 14 Luglio 2000 la titolarità per la costruzione e gestione dell'autostrada è stata acquisita dall'Anas. Tale circostanza trova riscontro nell'atto convenzionale stipulato con l'Ente concedente il 2 Novembre 2000, approvato con D.I. del 27 Dicembre 2000 e registrato alla Corte dei Conti in data 30 maggio 2001. Ai sensi dell'art. 26 della convenzione novativa, in data 6.6.2001 e 8.8.2001 sono stati definiti, tra le parti, gli accordi finalizzati a regolamentare il subentro dell'Anas nei contratti d'appalto già stipulati dalla società. Dal momento del subentro l'Ente ha proseguito le attività di realizzazione dell'opera.

Al contempo l'Anas precederà in proprio al completamento e alla relativa gestione del suddetto collegamento.

Direttissima Milano – Bergamo – Brescia.

L'opera rappresenta un'alternativa al collegamento autostradale dell'A4. Il tracciato collega la SP 19 con la futura Tangenziale Est di Milano mediante la SP 103 Cassanese e la SS 415 Paullese.

Nel mese di giugno 2001 le società Bre-be-mi s.p.a. e Autostrade s.p.a. hanno presentato progetti per la realizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 37 bis della legge 109/94 e succ. modif. A seguito del ritiro della proposta da parte di Società Autostrade la Direzione ha valutato la proposta della Brebemi s.p.a. e con successivo atto l'ha ritenuta di pubblico interesse. E' stato di seguito emanato il bando di gara ai sensi dell'art. 37 quater della legge 109/94 pubblicato sulla G.U. del 27.12.2001. Sono poi state eseguite le fasi di prequalifica e di ricezione delle offerte.

Attualmente la Commissione di gara dovrà procedere alle successive fasi di apertura e valutazione delle offerte.

Raccordo autostradale della Valtrompia: Brescia – Lumezzane.

E' stata completata la redazione del progetto definitivo e dello studio di impatto ambientale ed è iniziato l'iter di acquisizione dei pareri di rito con la richiesta di pronunciamento, avvenuto in data 22 Ottobre 2002, di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e del Ministero per i Beni e le attività Culturali.

L'opera si sviluppa interamente nella provincia di Brescia per circa 31 Km. e si pone l'obiettivo di collegare efficacemente la Valtrompia e la Valgobbia all'Autostrada A/4.

Autostrada Livorno – Civitavecchia (A12).

L'opera costituisce il completamento del corridoio tirrenico ed è un elemento prioritario per il potenziamento degli spostamenti nelle direttrici Nord – Sud.

L'intervento, già assentito in concessione, è stato di seguito sospeso dall'art. 55 della legge n. 449/97.

Il completamento dell'autostrada Livorno – Civitavecchia è stato da ultimo inserito tra le opere di prevalente interesse strategico per il Paese pubblicato dal CIPE il 21.12.2001 e da eseguire secondo le procedure semplificate della legge obiettivo. Al

riguardo l'Anas ha avviato un approfondito studio nel quale vengono analizzati i principali aspetti di natura trasportistica, tecnica ed economica per la definitiva scelta del tracciato. Al termine dello studio e successivamente alla definizione degli elementi essenziali saranno avviate tutte le attività necessarie all'avvio delle opere.

Nuova Romea: Ravenna - Venezia

L'opera rappresenta il completamento dell'itinerario Europeo E45 – E55. Il tracciato, che si estende per 125 Km., oltre a collegare le città di Ravenna e Venezia, include la bretella di collegamento dell'asse con la SS 434 Transpolesana e la bretella di collegamento con la SS309 Romea.

E' stato firmato un accordo tra regione Veneto ed Emilia Romagna per l'avvio delle attività progettuali. E' previsto il coinvolgimento dell' Anas nelle future fasi di gestione dell'intera iniziativa.

Pedemontana veneta.

L'Anas, ai sensi dell'art. 10 della legge n. 144/99, ha portato a termine la progettazione definitiva per la realizzazione del collegamento autostradale. E' stato inoltre svolto lo studio di VIA. La soluzione dell'autostrada non è stata però condivisa dai comuni interessati i quali hanno accolto la proposta di realizzare una superstrada. Con provvedimento legislativo la competenza per la realizzazione dell'opera è stata trasferita alla Regione Veneto.

Recentemente la Regione ha provveduto alla pubblicazione del bando di gara ai sensi dell'art. 37-bis e successive modifiche della Legge 109/94.

Interventi altrettanto significativi per il potenziamento della rete autostradale sono stati avviati nel corso del 2002 e proseguiranno nel 2003 e 2004.

Tra tutti si segnala, per importanza, l'adeguamento del tracciato relativo all'autostrada A15 (gestita dalla società Autocamionale della Cisa), l'allargamento a tre corsie del tratto S. Stefano-Viareggio dell'A12 (gestita dalla società Autostrada Ligure Toscana S.p.A.) e della Napoli-Salerno (A3, gestita dalla società Autostrade Meridionali S.p.A.), la realizzazione della diramazione autostradale Torino-Pinerolo (gestita dalla società Autostrada Torino-Ivrea-Valle D'Aosta S.p.A.), l'adeguamento della tratta Torino- Milano dell'A4 (gestita dalla società Autostrada Torino-Milano

S.p.A.) la realizzazione della terza corsia nella tratta dell'autostrada A4 Venezia - Trieste.

In fase esecutiva risulta invece il completamento della A28 (Autovie Venete S.p.A.) con la costruzione del lotto 28 e 29 (Pordenone-Conegliano).

Relativamente alle autostrade siciliane sono in corso sia i lavori di completamento della Messina-Palermo (A20) con l'obiettivo di completamento per il 2004, che quelli della Siracusa-Gela.

La quasi totalità degli interventi indicati richiede tempi d'attuazione che eccedono il triennio considerato e pertanto troveranno conclusione negli anni successivi al 2004. Tuttavia l'ANAS, nella fase di redazioni delle progettazioni, assumerà ed adotterà, ove possibile, soluzioni tecniche che consentano la messa in esercizio di lotti funzionali.

5.3 IV Convenzione aggiuntiva stipulata tra ANAS SpA e la Società Autostrade Spa.

Ai sensi dell'art. 12 della convenzione sottoscritta in data 04 agosto 1997, che prevede la revisione quinquennale del piano finanziario, l'Anas Spa e la Società Autostrade Spa, hanno proceduto alla stipula della IV^a Convenzione Aggiuntiva avvenuta in data 23 dicembre 2002.

Con la stipula della Convenzione aggiuntiva si potrà procedere alla realizzazione di un vasto programma di infrastrutture che vanno dalla riproposizione degli investimenti già assentiti in concessione alla previsione di interventi finalizzati al miglioramento degli standard di sicurezza e della qualità del servizio offerto agli utenti.

Nel piano finanziario sono previsti investimenti per un ammontare complessivo di 24 miliardi di Euro circa così suddivisi:

- a) 8.828 €/mln (Allegato n.1) per opere già previste in convenzione di cui:
 - 3.936 €/mln per il potenziamento del tratto Bologna-Firenze nel periodo 2002-2007;
 - 4.892 €/mln per altri investimenti (terze corsie, impianti, altri) nel periodo 2002-2038;
- b) 4.686 €/mln (Allegato n.2) per nuovi investimenti (terze e quarte corsie, nuovi svincoli, Passante di Mestre e di Genova, viabilità di accesso al Polo Fieristico di Milano, piano di sicurezza gallerie) nel periodo 2003-2009;
- c) 10.591 €/mln per interventi di manutenzione ordinaria nel periodo 2002-2038.

* * *

Tra gli aspetti salienti introdotti dall'Anas, in sede di aggiornamento del piano finanziario si evidenziano:

- 1) Il mancato riconoscimento tariffario per i superi di spesa previsti (1.089 €/mln circa) per la riproposizione degli investimenti già assentiti in concessione con la convenzione del 04 agosto 1997 e successivi atti aggiuntivi;
- 2) Il riconoscimento di incrementi tariffari per la realizzazione di nuovi investimenti, diluiti su un periodo di dieci anni al fine di ridurre l'impatto sugli utenti, attraverso la predisposizione di piani di convalida economica per ogni singolo nuovo investimento (Allegato n.3) commisurati al WACC della Concessionaria (Allegato n.4);
- 3) Il riconoscimento del primo aumento tariffario, relativo ai nuovi investimenti, soltanto dopo le approvazioni del progetto da parte della Conferenza dei Servizi o del Cipe per le opere inserite nella Legge Obiettivo;

- 4) Il riconoscimento dei successivi incrementi tariffari, relativi ai nuovi investimenti, solo ad inizio dei lavori ed in proporzione allo stato di avanzamento lavori consuntivati annualmente rispetto alle previsioni di piano finanziario;
- 5) La possibilità di stralciare dalla convenzione investimenti, che per cause di forza maggiore non possono essere realizzati, con contestuale inserimento di altri interventi e rideterminazione del livello tariffario alla luce degli incrementi eventualmente già applicati;
- 6) La revisione, alla fine di ogni quinquennio, di tutti i piani di convalida economici, al fine di tenere conto, nella determinazione della variabile X della formula del price-cap, anche del recupero degli scostamenti, in più ed in meno, dell'andamento del traffico rispetto a quello previsto nel piano finanziario, che si fossero verificati nel quinquennio precedente.

Contestualmente alla stipula della IV[^] Convenzione Aggiuntiva l'Anas Spa e la Società Autostrade Spa, ai sensi dell'art.9, comma 2°, della convenzione sottoscritta in data 04 agosto 1997, hanno fissato gli incrementi tariffari legati alla variabile X per il quinquennio 2003-2007 (Allegato n.5).

Il primo incremento tariffario con decorrenza 01 gennaio 2003 è stato pari all'1,52% così composto: 1,40% (inflazione programmata) - 0,63% (somma algebrica tra 1,40% per recupero di produttività e - 0,77% per recupero del differenziale di inflazione) + 0,75% (indicatore di qualità).

Tale intesa prevede sia i recuperi di produttività futuri, pari in media allo 0,90 % annuo (calcolati con la stessa metodologia utilizzata per l'intero settore autostradale), che il riconoscimento del differenziale tra inflazione reale e programmata verificatosi nel 1998-2002, pari allo 0,77% annuo (alla luce del parere all'uopo rilasciato dal Consiglio di Stato). Alla luce di quanto sopra evidenziato si riportano (Allegato n.6) gli incrementi tariffari complessivi previsti nel piano finanziario allegato alla IV[^] Convenzione Aggiuntiva, per il periodo 2003-2012 distinti per ciascun nuovo investimento.

Tali valori subiranno variazioni annuali, per effetto del riconoscimento dell'inflazione programmata e dell'indicatore di qualità, e quinquennali, per effetto della revisione di tutti i piani di convalida economico-finanziari di ciascun nuovo intervento.

Allegato 1-2:

INVESTIMENTI	Importi piano finanziario 1997	Importi piano 1997	Superi di spesa	Ultimazio ne lavori	Importi spesi bilanci 1997-2001	Importi previsti
POTENZIAMENTO TRATTO BOLOGNA-FIRENZE						
Cunicoli pilota	49,58	46,30	-3,28	2004	44,20	2,10
Casalecchio-Sasso Marconi	30,99	45,45	14,46	2007	2,40	43,05
Sasso Marconi-La Quercia	494,77	481,49	-13,27	2006	16,70	464,79
La Quercia-Aglio	1.471,90	1.721,25	249,35	2007	9,40	1.711,85
Aglio-Barberino	163,72	161,65	-2,06	2007	0,80	160,85
Barberino- Firenze Nord-Firenze Sud-Incisa	279,92	767,97	488,05	2007	2,20	765,77
Firenze Nord-Firenze Sud- Assi di penetrazione	352,74	487,53	134,79	2007	14,82	472,71
Interventi sul territorio	309,87	317,62	7,75	2007	2,90	315,06
TOTALE	3.153,49	4.029,27	875,79		93,42	3.936,18
TERZE E QUARTE CORSIE						
Roma-Orte	140,48	161,35	20,87	2005	91,10	70,25
Milano-Laghi	30,99	63,08	32,09	2002	59,08	4,00
Bologna Modena	88,83	88,83	0,00	2005	1,80	87,03
Tangenziale di Bologna	59,39	59,39	0,00	2004	1,69	57,71
Residui investimenti terze corsie	82,63	49,22	-33,41	2007	16,07	33,15
TOTALE	402,32	421,87	19,55		169,74	252,14
ALTRI INVESTIMENTI						
Residui investimenti nuove autostrade	39,77	11,32	-28,45	2.007	5,08	6,24
Investimenti impianti	134,28	1.573,56	1.439,28	2002- 2009	111,84	1.461,72
Altri investimenti	4.686,85	3.469,91	-1.216,93	2002- 2038	298,13	3.171,78
TOTALE	4.860,89	5.054,79	193,90		415,05	4.639,74
TOTALE INVESTIMENTI	8.416,70	9.505,93	1.089,24		678,21	8.828,06

Allegato n. 3

La remunerazione degli investimenti aggiuntivi è stata calcolata sulla base di un ritorno sul capitale investito addizionale pari al WACC (costo medio ponderato delle fonti di finanziamento) della società pari al 7,18 %, attraverso la predisposizione di piani di convalida economica per ogni singolo nuovo investimento.

Al fine della determinazione della convalida economica si è ritenuto di utilizzare il metodo dell'attualizzazione dei flussi di cassa.

L'incremento tariffario sarà pari a quello che genererà ricavi aggiuntivi tali che attualizzati siano pari agli impegni attualizzati

I parametri utilizzati nei singoli piani di convalida sono:

- Introito medio "leggeri" consuntivo 2001;
- Introito medio "pesanti" consuntivo 2001;
- Veicoli/km "Leggeri" consuntivo 2001;
- Veicoli/km "Pesanti" consuntivo 2001;
- Incremento tariffario applicato dal 1/1/2002 pari al 2,21%;
- Canone di concessione pari all'1%;
- Traffico previsionale come determinato nel successivo paragrafo 7);
- Tasso di attualizzazione pari al Wacc del 7,18%;
- Aliquote fiscali pari all'IRPEG futura del 35% all'IRAP del 4,25%;
- Investimento della singola opera e relativa tempistica;
- Entrata in esercizio dell'investimento;
- Traffico aggiuntivo dell'opera con valorizzazione del maggior ricavo costi gestionali aggiuntivi (personale e manutenzione);

La decorrenza di applicazione della tariffa è dal 1/1 dell'anno successivo alla Conferenza dei Servizi. Le nuove iniziative, sono state ordinate in funzione della decorrenza di applicazione tariffaria alla singola iniziativa.

Vengono applicate alle singole iniziative i parametri tipici della stessa (traffico e costi aggiuntivi, investimento) ed ognuna prenderà come base tariffaria quella determinata con il piano di convalida economica precedente e così via fino all'ultima iniziativa

L'ultima iniziativa oltre a determinare la tariffa aggiuntiva al fine della convalida economica della stessa evidenzierà la "X riepilogativa" determinata come somma delle "X produttività", "X per recupero inflazione" e le varie "X investimenti".

Allegato n. 4**Determinazione del WACC**

In merito ai parametri di riferimento utilizzati nella determinazione del WACC si evidenzia quanto segue.

Per la valutazione del costo del capitale proprio si è utilizzato la formula basata sul CAPM (Capital Asset Pricing Model), considerando:

1. Determinazione del costo del capitale

a) **il tasso di finanziamento privo di rischio**, per il quale è stata effettuata una valutazione basata sul rendimento dei titoli di stato di lunga durata. In merito all'orizzonte temporale, sono stati considerati i Buoni Pluriennali del Tesoro (BTP) di durata 10 anni; nella stima è stato utilizzato il tasso BTP sc. 1.2.2012, ed è stato considerato il rendimento effettivo lordo. Il valore del tasso privo di rischio è pari al **5,10%**;

b) **il premio di mercato**, che rappresenta la remunerazione aggiuntiva rispetto al tasso privo di rischio richiesta mediamente dall'investitore con riferimento ad un portafoglio di mercato. A riguardo, sono state prese in considerazione le indicazioni provenienti da studi di istituzioni finanziarie nazionali e di altre fonti, che, tenendo conto anche della eterogeneità dei mercati di riferimento, hanno condotto ad una valutazione del premio di mercato del **3,5%**;

c) **il coefficiente di rischio** sistematico o rischio specifico dell'investimento (Beta). Per le aziende quotate, il Beta storico si può misurare con maggiore affidabilità, in quanto si dispone di serie storiche significative di durata superiore ai trenta mesi. (La misurazione del Beta in intervalli di tempo inferiori non permette di ottenere risultati affidabili). Poiché i tassi alla cui misura concorrono i Beta sono strumenti per l'attualizzazione dei flussi futuri, più rilevante del Beta "storico" è il beta "prospettico". In base a tale considerazione il Beta preso in considerazione per Autostrade, è pari ad valore di **0,72** calcolato come: 2/3 Beta storico (determinato rispetto all'Indice Generale Comit per un periodo di riferimento di trenta mesi e pari a 0,58) più 1/3 Beta tendenziale di mercato (1 per definizione)

Il costo del capitale proprio è risultante pari a:

TASSO DEGLI INVESTIMENTI "SENZA RISCHIO"	+	PREMIO DI RISCHIO ATTESO	*	BETA	=	COSTO DEL CAPITALE
5,10%		3,50%		0,72		7,62%

2. Determinazione del costo del debito

- a) Per la valutazione del **costo del capitale di debito** di Autostrade è stato preso in considerazione la media ponderata del costo dei debiti in essere. Sulla base di tale metodologia si perviene ad una valutazione pari al **5,95%**.
- b) Per la valutazione dell'**aliquota fiscale di riferimento**, Autostrade ha assunto una misura del **35%**, valore prospettico dell'aliquota di tassazione del reddito d'impresa a partire dal 2003.

Il costo del capitale di debito è risultante pari a:

$$5,95 - 35\% = 3,87\%$$

3. Determinazione del WACC

Relativamente al rapporto fra il valore del capitale proprio e di debito la misura assunta è stata valuta considerando un valore di riferimento al 88,24% capitale proprio e 11,76% capitale di debito, risultato della comparazione tra la capitalizzazione di Borsa e l'indebitamento di Autostrade S.p.A. al 31.12.2001.

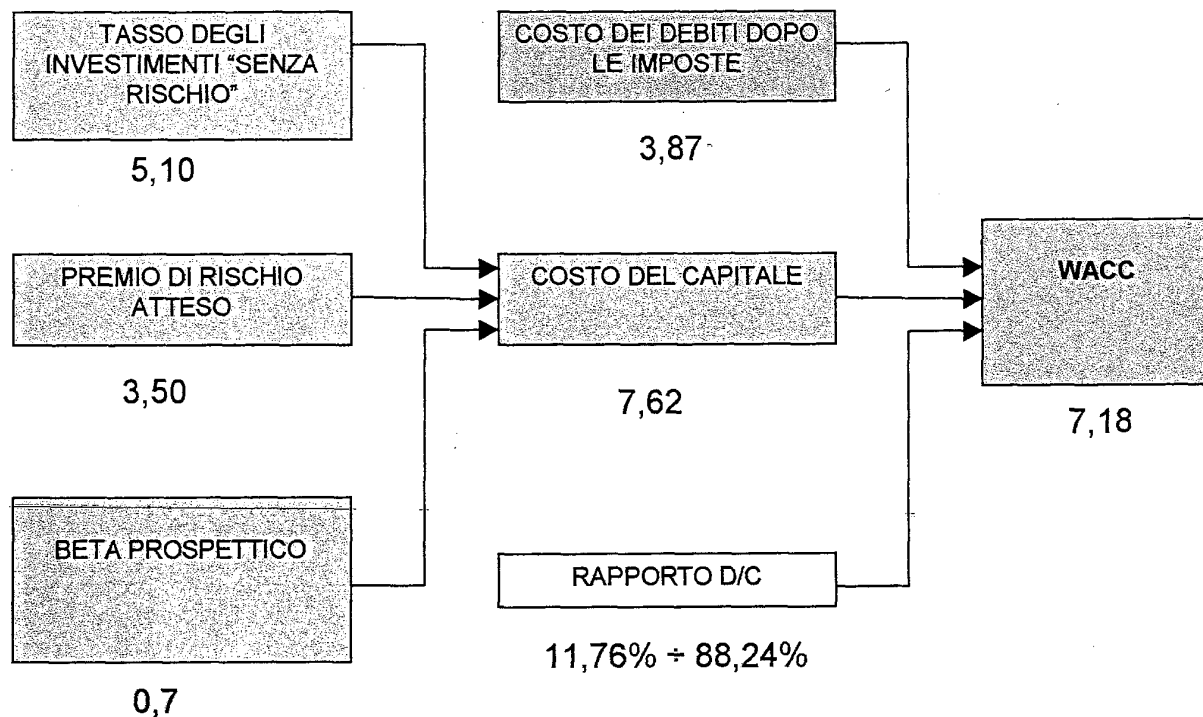
Considerate le valutazioni sopra esposte la misura del tasso di remunerazione del capitale applicabile ad Autostrade è stata valutata al 7,18 %.

COSTO DEI DEBITI DOPO LE IMPOSTE	*	D	+	COSTO DEL CAPITALE	*	C	=	WACC
3,87		11,76		7,62		88,24		7,18

D = percentuale di debito della struttura finanziaria

C = percentuale di capitale nella struttura finanziaria di Autostrade

Riepilogo dello schema di calcolo del tasso col metodo WACC



ALLEGATO N.5

Fermo restando quanto stabilito nell'Allegato B) della convenzione sottoscritta in data 04 agosto 1997, che qui si intende integralmente riportato, e ad integrazione di quanto ivi previsto, le Parti convergono quanto segue.

Il Concedente, ai sensi dell'art. 9, comma 2, della convenzione stipulata in data 04 agosto 1997, con verbale sottoscritto in data 23 dicembre 2002, ha fissato, d'intesa con il Concessionario, i valori della variabile X della formula del price-cap, per il quinquennio 2003-2007, con decorrenza 01 gennaio 2003, derivanti dalla somma dei recuperi di produttività futuri e del differenziale di inflazione (reale e programmata) del periodo 1998-2002 pari allo 0,77% annuo per il periodo 2003-2007.

Nel suddetto verbale, in considerazione del nuovo programma di investimenti, il Concedente ha fissato d'intesa con il Concessionario, i valore dei recuperi di produttività futuri per il periodo 2003-2012 nella misura che segue:

1,40 per l'anno 2003;

1,30 per l'anno 2004;

1,20 per l'anno 2005;

1,10 per l'anno 2006;

1,00 per l'anno 2007;

0,60 per l'anno 2008;

0,59 per l'anno 2009;

0,59 per l'anno 2010;

0,59 per l'anno 2011;

0,59 per l'anno 2012.

Alla luce di quanto sopra riportato il valore assunto dalla variabile X per il quinquennio 2003-2007 è pari a:

0,63 per l'anno 2003;

0,53 per l'anno 2004;

0,43 per l'anno 2005;

0,43 per l'anno 2005;

0,33 per l'anno 2006;

0,23 per l'anno 2007.

DISCIPLINA DELL'AGGIORNAMENTO TARIFFARIO

In merito all'approvazione delle tariffe di pedaggio si rappresenta che con la registrazione da parte della Corte dei Conti delle convenzioni autostradali, le procedure di aggiornamento delle tariffe sono effettuate in conformità del punto 1.2 della Deliberazione CIPE del 20 dicembre 1996 sulla base del meccanismo del price-cap.

Sulla base di quanto stabilito nelle delibere CIPE la media ponderata delle tariffe di pedaggio autostradale viene adeguata sulla base della seguente formula:

$$\Delta T \leq \Delta P - X + \beta \Delta Q$$

dove ΔT è la variazione tariffaria ponderata, ΔP rappresenta il tasso d'inflazione programmato di cui all'art. 8, X è l'obiettivo di guadagno di produttività di cui all'art. 9, ΔQ la variazione percentuale dell'indicatore della qualità del servizio e β è un coefficiente definito nella stessa convenzione. Ai fini dei conteggi, ΔT , ΔP , X , e ΔQ vanno considerati in termini di unità percentuali arrotondate, per eccesso o per difetto, alla frazione centesimale più prossima.

Il tasso di inflazione programmato, di cui alla variabile ΔP della formula revisionale della tariffa media ponderata corrisponde a quello risultante, per l'anno di applicazione della tariffa, dal più recente Documento di Programmazione Economica e Finanziaria.

Sulla base delle argomentazioni riportate nell'allegato B delle nuove convenzioni, il valore assunto dalla variabile X viene fissato per il primo quinquennio di attuazione.

L'indicatore di qualità Q ingloba informazioni relative al livello del servizio e corrisponde alla media ponderata di un indicatore di stato dell'infrastruttura e di un indicatore di sicurezza come definiti nell'allegato C delle nuove convenzioni, che definisce anche gli standard oggettivi del servizio autostradale, di cui alla delibera CIPE 20 dicembre 1996.

Ai fini dell'applicazione della formula revisionale la variabile ΔQ corrisponde alla variazione percentuale media dell'indicatore di qualità registrata sui cinque risultati osservati dal concessionario nel corso dell'ultimo quinquennio che ha termine il 30 giugno dell'anno precedente quello di applicazione. Ai fini dell'applicazione della formula revisionale il parametro β assume il valore di cui all'allegato C delle nuove convenzioni.

Entro il 30 settembre di ciascun anno il Concessionario provvede a comunicare al Concedente la variazione percentuale di aggiornamento tariffario quale derivante dalla formula revisionale ed avente decorrenza dal 1° gennaio successivo. Contestualmente, il

Concessionario provvede a trasmettere al Concedente tutti gli elementi informativi in base ai quali la variazione è calcolata, ivi incluse tutte le informazioni necessarie ai fini del computo dell'indicatore di qualità aggiornate al 30 giugno precedente. E' fatta salva, in ogni caso, la possibilità per il Concedente di disporre rilevazioni autonome e controlli intesi ad accertare la attendibilità delle informazioni fornite dal Concessionario. I dati relativi allo stato strutturale delle pavimentazioni, di cui all'allegato C, delle nuove convenzioni, devono essere forniti dal concessionario entro il 31 luglio di ogni anno. Se entro 45 giorni dal ricevimento della comunicazione relativa alla variazione percentuale di aggiornamento tariffario di cui al comma precedente, il Concedente non formula osservazioni, anche sulla base dei rilievi effettuati dal Centro Sperimentale dell'ANAS di Cesano, il Concessionario procede all'aggiornamento delle tariffe in conformità a quanto stabilito precedentemente.

**TARIFFE DI PEDAGGIO AUTOSTRADALI
ADEGUAMENTI PER L'ANNO 2003**

Come previsto negli atti convenzionali revisionati delle Società Concessionarie di Autostrade, in applicazione della formula del price-cap, dal 1° gennaio 2003 scattano specifici adeguamenti tariffari.

Al riguardo, per opportuna conoscenza, si desidera rappresentare quali siano state le procedure seguite dall'Ente – attraverso la Direzione Centrale Autostrade e Trafori – nella verifica della corretta applicazione della formula revisionale per ciascun Ente Concessionario.

Inizialmente, la Direzione, in attuazione dei compiti ad essa riservati dalle convenzioni revisionate ai sensi dell'art.11 della legge 498/92, procede alla verifica dell'attuazione dei piani finanziari, allegati alle stesse convenzioni, in considerazione anche degli incrementi tariffari riconosciuti nel parametro "X" della formula price-cap per il quinquennio 2000-2004.

Tale verifica è finalizzata sia al monitoraggio ed all'attuazione degli interventi assentiti in concessione (investimenti in beni gratuitamente devolvibili e manutentori) sia al rispetto delle previsioni economico – finanziarie contenute nei piani finanziari, attraverso il confronto con i dati consuntivati indicati nei rispettivi bilanci di esercizio.

L'attività successiva, è stata svolta partendo dai risultati dei monitoraggi posti in essere sull'attuazione dei piani finanziari di cui si è tenuto debito conto.

Quindi, sulla base della prevista documentazione presentata da ciascuna Società Concessionaria, si è provveduto a svolgere apposite istruttorie necessarie per la verifica delle diverse componenti della predetta formula.

In particolare, per quanto attiene alla qualità, sono stati effettuati riscontri puntuali sulla incidentalità e sui dati relativi alle pavimentazioni.

In sede di controllo e verifica, sono state mosse osservazioni che hanno portato a richiedere alle diverse Società approfondimenti e la presentazione di ulteriori documentazioni. Inoltre, in alcuni casi, si è provveduto a richiedere anche la ripetizione dei rilievi sulle pavimentazioni.

L'esame dei dati ed elementi complessivamente acquisiti ha comportato anche la modifica di taluni parametri, pervenendo alla individuazione dei corretti valori che determinano i nuovi incrementi tariffari.

I risultati cui si è pervenuti conducono ad adeguamenti tariffari che si attestano, nella quasi totalità dei casi, su percentuali che oscillano nelle misure inferiori all'1% (la minore è pari allo 0,57%) a poco più dell'1% (la maggiore è pari all'1,42%).

Si sottolinea che l'applicazione di detti incrementi, nel complesso, può determinare anche modeste modifiche dei pedaggi applicati all'utenza, sia per la non incidenza degli stessi incrementi sui sovrapprezzi di legge (equivalente in Euro delle 3 e 9 lire sulle tariffe unitarie chilometriche) sia per effetto degli arrotondamenti consentiti.

Corre l'obbligo di rappresentare che sono ancora in corso di definitiva determinazione gli incrementi di alcune Società Concessionarie che non si prevede, comunque, che possano discostarsi di molto dalle predette percentuali.

Inoltre, occorre segnalare che esiste una particolare fascia di incrementi tariffari cui appartiene il gruppo di Società per le quali la convenzione vigente prevede per il quinquennio 2000-2004 la fissazione del parametro X della formula del price-cap che tiene conto, in linea con quanto stabilito dalla Delibera CIPE del 20 dicembre 1996, del recupero di produttività e della remunerazione dei capitali investiti con più significativi specifici riconoscimenti di incrementi tariffari per i nuovi investimenti.

Dalle verifiche effettuate per dette Società in merito allo stato di attuazione dei piani finanziari allegati alle vigenti convenzioni, sulla base dei dati contenuti nei rispettivi bilanci di esercizio 2000 e 2001, è emerso uno scostamento nell'attuazione dei programmi di interventi eseguiti rispetto alle previsioni di piano.

Un primo slittamento di detti programmi è stato causato dalla tardiva approvazione dei diversi atti convenzionali (stipulati nel 1999 ed efficaci solo dall'anno successivo da febbraio ad aprile e ciò è avvenuto per tutte le Società Concessionarie) che ha comportato uno sfasamento tra l'anno di partenza del piano finanziario e l'effettiva operatività dello stesso.

Nell'affrontare tale situazione, tenuto conto dei reciproci impegni assunti da parte dell'Ente e dei Concessionari, si ritiene necessario che occorra adoperarsi nel sostanziale rispetto dei patti convenzionali, consentendo, seppure con tutte le cautele del caso, che venga garantita la copertura degli investimenti programmati ed avviati, sebbene oggetto di ritardi.

Di conseguenza, si reputa opportuno intervenire in modo da non pregiudicare il formarsi di risorse a sostegno dei piani di investimento programmati, ma vincolando gli incrementi tariffari allo scopo per cui sono stati autorizzati.

Il sistema individuato è quello di mantenere invariata la manovra tariffaria prevista negli atti convenzionali vigenti per gli anni 2000-2004 operando, tuttavia, in sede di formulazione dei successivi bilanci d'esercizio, a partire dal 2003, una scissione tra riconoscimenti tariffari in piena disponibilità della Concessionaria ed incrementi da accantonare a fronte degli investimenti ancora da effettuare, per i quali dovrà essere posta in essere ogni possibile attività per il recupero dei ritardi conseguiti nelle relative esecuzioni.

In pratica, viene chiesto alle Società appartenenti a tale categoria di accantonare in apposito Fondo del Passivo patrimoniale del Bilancio di esercizio- vincolato ai nuovi investimenti - parte degli introiti derivanti dall'incremento tariffario previsto negli atti convenzionali legato al parametro "X" della formula del "price-cap". La percentuale di tale accantonamento è proporzionale agli investimenti non ancora realizzati, rispetto alle previsioni contenute nei piani finanziari vigenti.

Tale misura, inoltre, risulta perfettamente in linea con il disposto dell'art.15, comma 6, della legge 1 agosto 2002 n.166 che testualmente recita: *"Per la verifica della puntuale attuazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché di completamento della rete autostradale affidata in concessione, il soggetto concedente provvede annualmente ad accertare l'effettiva realizzazione di quanto previsto nei rispettivi piani finanziari, assumendo le eventuali iniziative a norma di convenzione, e redige annualmente una relazione da inviare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che provvede a trasmettere alle competenti Commissioni parlamentari."*

L'accantonamento di cui sopra è previsto che venga effettuato in esenzione fiscale, scontando successivamente le dovute imposte nel momento dell'effettivo utilizzo del Fondo. Sul punto verrà chiesto l'assenso del competente Ministero dell'Economia e delle Finanze, assenso che non dovrebbe venir meno in analogia a quanto avvenuto con la direttiva ministeriale Costa - Ciampi 283/98 per gli incrementi tariffari riconosciuti per nuovi investimenti oggetto di subentro alla scadenza della concessione.

I valori del parametro X nella formula del "price-cap", fissati in convenzione per il quinquennio 2000-2004 per le suddette Società, si fa presente che verranno, comunque, considerati in sede di revisione quinquennale del piano finanziario che avverrà entro il 30 settembre dell'anno 2004 o, precedentemente, qualora si verificassero le condizioni per l'adeguamento dello stesso piano finanziario.

VARIAZIONE PERCENTUALE DI AGGIORNAMENTO TARIFFARIO 2003		
Formula PRICE-CAP $\Delta T = \Delta P - X + \beta \Delta Q$		
ENTE	VAR.	Accanton. Fondo Investimenti
	%	
	ΔT	-
AUTOSTRADE (*)	-	
TORINO-MILANO	4,26	2,00
ATIVA	1,42	
SITAF (**)	0,00	
TORINO-SAVONA	6,93	0,85
SATAP	0,76	
SERRAVALLE-MILANO		
Autostrada	0,85	
Tang. Est	0,85	
Tang. Ovest - Terrazano	0,85	
Tang. Ovest - Milano Ghisolfi	0,85	
Tang. Ovest Ghisolfi	0,85	
Tang. Ovest Ghisolfi (utenza)	0,85	
Tang. Ovest - Milano (A7)	0,85	
Tang. Ovest - Milano Melegnano	0,85	
Tangenziale Nord	0,57	
BRESCIA-PADOVA	1,15	
CENTRO PADANE	1,29	
BRENNERO	2,09	
AUTOVIE VENETE	1,34	
VENEZIA E PADOVA		
Autostrada	1,72	
Tangenziale	1,72	
SAV (**)		
AUTOSTRADA DEI FIORI	1,20	
SALT	4,83	
SAT	1,40	
CISA	4,80	2,10
SARA	21,40	
AUTOSTRADE MERIDIONALI	6,24	5,00
MESSINA-CATANIA	2,41	
MESSINA-PALERMO	0,43	
RAV	1,40	
TANGENZIALE DI NAPOLI	0,28	
(*) In attesa delle relative determinazioni		
(**) SITAF e SAV incrementi non applicati a seguito della mancata conclusione dell'iter approvativo dei nuovi atti convenzionali		

VARIAZIONE PERCENTUALE DI AGGIORNAMENTO TARIFFARIO 2003							
Formula PRICE-CAP $\Delta T = \Delta P - X + \beta \Delta Q$							
ENTE	Inflazione programmata	indicatore di produttività	Parametro \square	Indicatore di qualità	Parametro \square per indicatore di qualità	VAR. %	Accanton. Fondo Investimenti
	ΔP	X	\square	ΔQ	$\beta \Delta Q$	ΔT	.
AUTOSTRADE (*)	-	-	-	-	-	-	
TORINO-MILANO	1,40	-2,00	0,35	2,46	0,86	4,26	2,00
ATIVA	1,40	0,83	0,37	2,29	0,85	1,42	
SITAF (**)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
TORINO-SAVONA	1,40	-5,00	0,34	1,57	0,53	6,93	0,85
SATAP	1,40	0,83	0,41	0,47	0,19	0,76	
SERRAVALLE-MILANO							
Autostrada	1,40	0,83	0,32	0,88	0,28	0,85	
Tang. Est	1,40	0,83	0,32	0,88	0,28	0,85	
Tang. Ovest - Terrazano	1,40	0,83	0,32	0,88	0,28	0,85	
Tang. Ovest - Milano Ghisolfi	1,40	0,83	0,32	0,88	0,28	0,85	
Tang. Ovest Ghisolfi	1,40	0,83	0,32	0,88	0,28	0,85	
Tang. Ovest Ghisolfi (utenza)	1,40	0,83	0,32	0,88	0,28	0,85	
Tang. Ovest - Milano (A7)	1,40	0,83	0,32	0,88	0,28	0,85	
Tang. Ovest - Milano Melegnano	1,40	0,83	0,32	0,88	0,28	0,85	
Tangenziale Nord	1,40	0,83	0,00	0,88	0,00	0,57	
BRESCIA-PADOVA	1,40	0,83	0,40	1,46	0,58	1,15	
CENTRO PADANE	1,40	0,83	0,37	1,96	0,72	1,29	
BRENNERO	1,40	0,00	0,39	1,78	0,69	2,09	
AUTOVIE VENETE	1,40	0,83	0,32	2,41	0,77	1,34	
VENEZIA E PADOVA							
Autostrada	1,40	0,83	0,33	3,48	1,15	1,72	
Tangenziale	1,40	0,83	0,33	3,48	1,15	1,72	
SAV (**)							
AUTOSTRADA DEI FIORI	1,40	0,83	0,39	1,62	0,63	1,20	
SALT	1,40	-2,20	0,32	3,84	1,23	4,83	
SAT	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	1,40	
CISA	1,40	-3,00	0,35	1,14	0,40	4,80	2,10
SARA	1,40	-20,00	0,00	0,00	0,00	21,40	
AUTOSTRADE MERIDIONALI	1,40	-5,00	0,22	-0,75	-0,17	6,24	5,00
MESSINA-CATANIA	1,40	0,83	0,40	4,60	1,84	2,41	
MESSINA-PALERMO	1,40	0,83	0,18	-0,77	-0,14	0,43	
RAV	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	1,40	
TANGENZIALE DI NAPOLI	1,40	0,33	0,27	-2,92	-0,79	0,28	
(*) In attesa delle relative determinazioni							
(**) SITAF e SAV incrementi non applicati a seguito della mancata conclusione dell'iter approvativo dei nuovi atti convenzionali							

TARIFFE AUTOSTRADE A24/A25.

In data 29 novembre 2000 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Repubblica Italiana il bando di gara per l'affidamento a mezzo licitazione privata, ai sensi del D.Lvo n. 157/95, della concessione di gestione delle Autostrade A24 e A25.

La concessione è stata aggiudicata in data 01 ottobre 2001 all'A.T.I. Autostrade S.p.a.-Toto S.p.a.

Con la convenzione sottoscritta in data 20 dicembre 2001, il cui Decreto Interministeriale è stato registrato dalla Corte dei Conti in data 18 luglio 2002, sono stati previsti ingenti investimenti finalizzati al miglioramento degli standard di sicurezza e della qualità del servizio offerto agli utenti, così suddivisi:

- progettazione e realizzazione dei lavori di completamento dell'autostrada, seconda carreggiata, dalla progressiva km 0+000 alla progr.va km.ca 5+474,41 del tronco Villa Vomano-Teramo, da realizzare negli anni 2002-2006, per un importo complessivo lordo di Lire 145 miliardi;
- adeguamento del tratto a tre corsie dell'autostrada A24, tra via Palmiro Togliatti e la barriera di Roma Est, compreso l'adeguamento della stazione di Lunghezza e l'armonizzazione con la viabilità ordinaria, da realizzare negli anni 2002-2006, per un importo complessivo lordo di Lire 140 miliardi;
- interventi di manutenzione straordinaria, previsti per tutta la durata della concessione, finalizzati ad elevare il servizio in termini di sicurezza, fluidità del traffico e confort, per un importo complessivo di Lire 347 miliardi;
- investimenti per manutenzione ordinaria per un ammontare complessivo di Lire 1.486 miliardi previsti per tutta la durata della concessione con una spesa media annua di Lire 50 miliardi circa.

Per garantire la realizzazione del suddetto programma di investimenti ed assicurare l'equilibrio economico del piano finanziario l'ATI aggiudicataria ha offerto in sede di gara, tra l'altro, un incremento tariffario, legato al parametro X della formula del price-cap, per i primi tre anni di concessione pari al 50%, con decorrenza 01 gennaio 2002.

Tale incremento tariffario è risultato inferiore rispetto alle offerte presentate in sede di gara dagli altri concorrenti che prevedevano per lo stesso periodo incrementi tariffari oscillanti tra l'83% e l'85%.

Al fine di salvaguardare la continuità del servizio ed il rispetto dei contenuti tecnico-economico-finanziari dell'offerta presentata in sede di gara, è stato convenuto di fissare alla data del 01 gennaio 2003 il passaggio della gestione al nuovo Concessionario della gestione delle autostrade A24 e A25 facendo decorrere il primo anno di concessione dal 2003.

Pertanto, rispetto alle tariffe applicate sino al 31 dicembre 2002, con il 01 gennaio 2003 si è registrato un incremento dovuto al tasso di inflazione programmata per lo stesso anno (1,4%), al parametro X della formula del price-cap (20 %) ed alla applicazione dei sovrapprezzi dovuti per legge allo Stato (3 lire per i veicoli leggeri e 9 lire per i veicoli pesanti), oltre che ndall'IVA (20%).

Confrontando le tariffe unitarie distinte per classi applicate sulle Autostrade A24 e A25 dal 01 gennaio 2003 con le tariffe applicate da altre autostrade con medesime caratteristiche di montagna emerge che le stesse risultano inferiori in media del 40%.



LA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA

SITUAZIONE ATTUALE E NUOVE PROSPETTIVE ALLA LUCE DELLE RECENTI MODIFICHE NORMATIVE

La Rete Autostradale

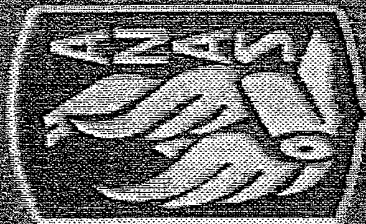
L'estensione della attuale rete autostradale risulta pari a 6.474,5 km ed è composta

da:

- Autostrade a pedaggio per km 5584,2;
- Autostrade a libera circolazione per km 890,3;
- Trafori a pedaggio pari a km 30,2.

Rispetto al totale della rete autostradale l'86,2% (5.584,2 km) è a pedaggio ed include sia i trafori che le autostrade assentite in concessione; i rimanenti 890,3 km sono in gestione all'ANAS.

n° 11/02

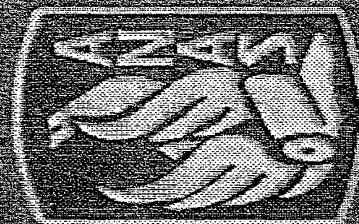


Situazione Infrastrutturale del Paese ed attuazione normativa sulle grandi opere

Evoluzione della mobilità sulla rete autostradale

PERCORRENZE AUTOSTRADALI		
ANNO	Volumi di traffico (miliardi veicoli - km)	Incremento (miliardi veicoli - km)
1992	55,30	2,20
1993	56,10	0,80
1994	58,00	1,90
1995	59,70	1,70
1996	60,80	1,10
1997	63,20	2,40
1998	66,00	2,80
1999	68,10	2,10
2000	70,40	2,30
2001	73,20	2,80

n° 2/12

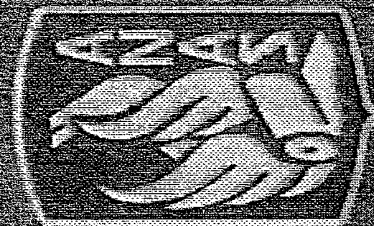


Situazione Infrastrutturale del Paese ed attuazione normativa sulle grandi opere

Evoluzione della mobilità Anni 1997 - 2001

Trasporto Passeggeri		1997	1998	1999	2000	2001
Millioni di passeggeri / km						
Spostamenti	Totalli	856.605	880.713	885.525	893.482	920.286
	Su terra	844.019	867.986	871.418	878.337	904.687
	Su autostrade	82.771	86.404	88.381	91.240	95.042
Autostrade/Totale spostamenti		9,70%	9,80%	10,00%	10,20%	10,30%

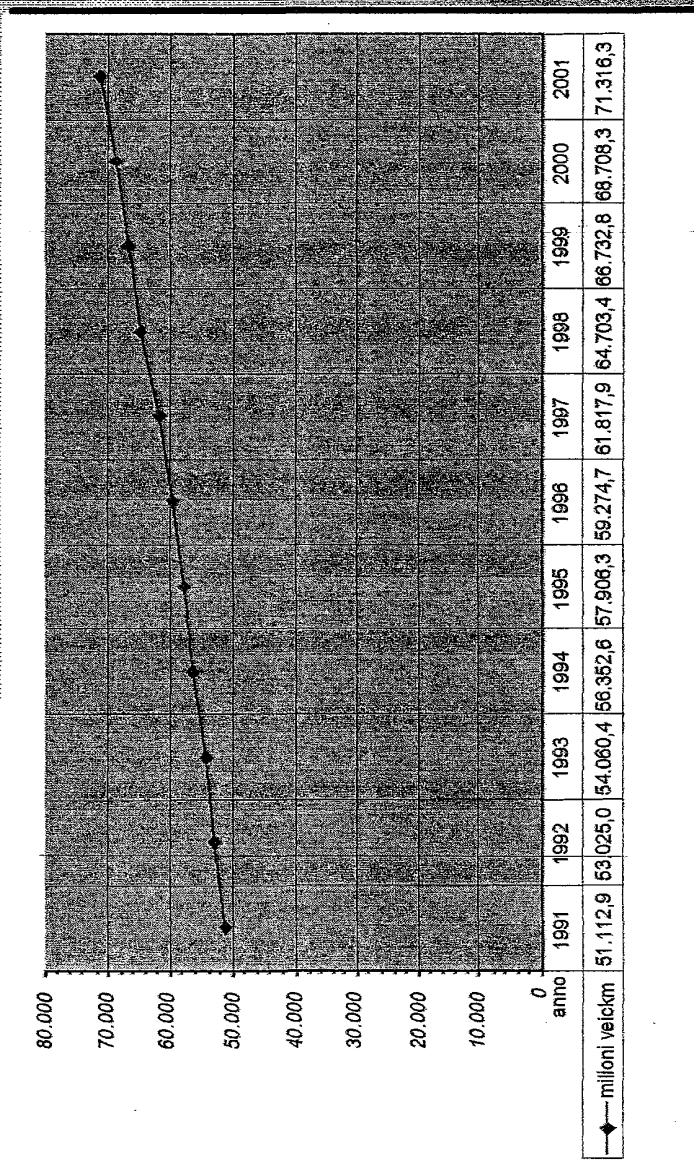
n° 2/12



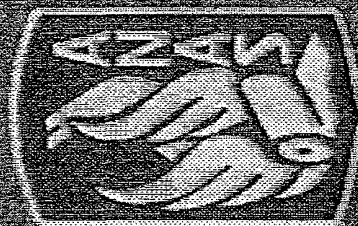
Situazione Infrastrutturale del Paese ed attuazione normativa sulle grandi opere

Trend della domanda di trasporto sull'intera rete autostradale

La domanda di trasporto di persone e merci nel nostro Paese è in costante aumento. Particolarmente accentuata si presenta questa tendenza all'interno del comparto autostradale come mostrato dall'incremento del veic × km percorsi sull'intera rete negli ultimi 10 anni che è passato dal 51.112,9 milioni di veicoli a ben 71.316,3 milioni di veicoli.



n° 4/12



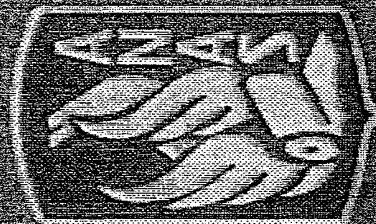
Situazione Infrastrutturale del Paese ed attuazione normativa sulle grandi opere

Evoluzione delle reti autostradali a pedaggio nei principali paesi europei

Si prospetta l'evoluzione che hanno avuto, in termini di estensione chilometrica, le reti autostradali a pedaggio di quattro paesi europei. Considerando il periodo dal 1991 al 2001 si riscontra un incremento della rete autostradale italiana notevolmente al di sotto degli incrementi registrati in altri paesi (Francia 32,7% - Italia 4,8%).

PAESI	ANNI		INCREMENTO NEL PERIODO	
	1991	2001	km	%
FRANCIA	5730,00	7603,00	1873,00	32,70
ITALIA	5335,40	5584,50	249,10	4,80
PORTOGALLO	404,10	978,70	574,60	142,20
SPAGNA	1948,00	2320,00	372,00	19,10

n° 5/12



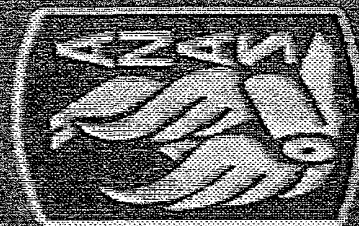
Situazione Infrastrutturale del Paese ed attuazione normativa sulle grandi opere

Rete Autostradale in Europa a fine 1999

L'Italia ha peraltro la minore densità di rete per abitante rispetto al totale oggetto di osservazioni (-27% sulla media; -48% sulla punta massima) rispetto ai Paesi oggetto di osservazione e la maggiore densità di autoveicoli/km (5.472 contro i 3.382 della Francia) ad esempio:

PAESI	km di RETE	km per MILIONE di ABITANTI	VEICOLI/km
FRANCIA	9875	170	3382
SPAGNA	8269	210	2469
PORTOGALLO	1394	140	3254
GERMANIA	11460	140	3996
ITALIA	6474,5	110	5472

n° 6/12



Situazione Infrastrutturale del Paese ed attuazione normativa sulle grandi opere.

Gli interventi avviati

Per avere una visione maggiormente chiara del fenomeno si riporta di seguito un quadro dei progetti approvati nel biennio 2001/02, ripartito per società concessionaria.

SOCIETÀ	2001		2002	
	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€
ANAS				7.595.702,18
Autocompagnie della Cisa S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 33.208.122,57		69.748.992,22
Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 4.451.668,00		5.214.874,02
Autostrada Torino-Savona S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 11.185.702,43		12.361.424,66
Autostrada Torino-Ivrea-Valle Aosta S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 7.187.741,38		78.500.910,00
Autostrada Centro Padane S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 16.010.348,92		32.493.081,21
Autostrade del Fiori S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 8.828.095,62		36.808.650,05
Autostrade del Brennero S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 28.805.868,38		27.650.007,32
Autostrade Meridionali S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 63.174.499,17		
Autostrade S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 59.405.905,17		37.490.653,90
Autovie Venete S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 16.100.961,52		16.320.184,23
Autostrada Brescia-Vercelli-Vicenza-Padova S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 144.036.016,95		17.688.345,32
Autostrada Torino-Milano S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 3.481.636,94		77.397.789,98
Consorzio Autostrade Siciliane-Messina-Palermo	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 49.589.706,97		
Raccordo Autostradale Valle Aosta S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 424.772,70		1.824.661,69
Società Autostrada Tirrenica p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 386.006,32		
Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€		4.392.640,97
Società Autostrade Emile-Toscane p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 22.605.467,33		67.493.979,9
Società Autostrade di Venezia e Padova p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 48.236.084,52		13.134.144,41
Società Italiana Traforo Autostradale Frejus	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 127.867.000,56		15.986.872,17
Società Italiana Traforo del Gran San Bernardo	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 4.693.888,49		
Società Italiana Traforo Monte Bianco	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 35.488.219,03		
Tangenziale di Napoli S.p.A.	Importo complessivo autorizzato numero totale di progetti	€ 818.588,13		17.140.431,88

n° 7/12



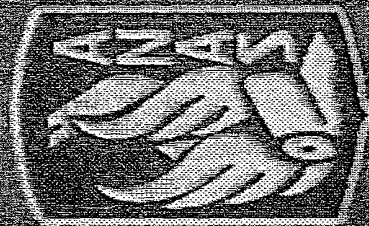
Situazione Infrastrutturale del paese ed attuazione normativa sulle grandi opere

Miglioramento degli standard di qualità nel settore autostradale

Le politiche per il miglioramento della qualità già avviate rispondono prevalentemente alle seguenti esigenze:

- Miglioramento dell'informazione all'utenza;
- Riduzione dei tempi d'attesa ai caselli;
- Incremento della qualità per i servizi offerti nelle aree di sosta;
- Redazione di una completa carta dei servizi;
- Adozione di misure per la riduzione dei disagi all'utenza;
- Interventi di miglioramento ambientale;
- Certificazione di qualità;
- Coordinamento con le forze di P.S.;
- Coordinamento delle attività di pronto intervento.

n°8/12



Situazione Infrastrutturale del Paese ed attuazione normativa sulle grandi opere

Opere previste ai sensi della L. 443/2001 'legge obiettivo'

Con l'approvazione della legge 443/2001 (cosiddetta 'legge obiettivo') sono state previste procedure speciali per la realizzazione di nuove infrastrutture strategiche per il Paese finalizzate al soddisfacimento della attuale richiesta di mobilità, a incrementare gli standard di sicurezza e a assicurare una maggiore tutela dell'ambiente. L'accelerazione e la semplificazione delle procedure approvative, consentiranno in molti casi anche di recuperare i ritardi sinora registrati nell'avvio dei lavori.

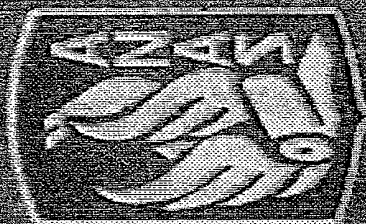
La citata legge risulta funzionale agli obiettivi di governo indicati nel DPEF 2002-2006 che, tra le iniziative di politica economica prevede l'esecuzione di un ampio programma di opere pubbliche per un importo complessivo di 51.646 mln di euro ricorrendo per il finanziamento delle opere, a carico del bilancio pubblico nella misura del 50%. Per la restante quota di finanziamento del programma delle opere è previsto il ricorso alle procedure di project financing di cui all'Art. 37 bis della legge n. 109/94 e successive modifiche. In tal modo si intende favorire la partecipazione dei soggetti privati alla realizzazione delle opere pubbliche.

Relativamente al comparto stradale ed autostradale lo schema di programma collegato alla legge 443/2001 si articola nelle seguenti aree:

- Sistema dei Valichi;
- Corridoi longitudinali plurimodali (padano, Tirreno - Brennero, Tirrenico - Nord Europa, Adriatico, Dorsale centrale);
- Ponte sullo Stretto di Messina;
- Corridoi trasversali dorsale appenninica;
- Allacciamenti stradali a grandi Hub aeroportuali;
- Sistemi urbani;

Il programma di investimenti formulato dal Governo è orientato al perseguimento del riequilibrio socio economico tra le aree del Paese e, a tal fine, il programma delle opere inserite nel PGT potrà essere opportunamente integrato dallo stesso CIPE.

Situazione Infrastrutturale del Paese ed attuazione normativa sulle grandi opere

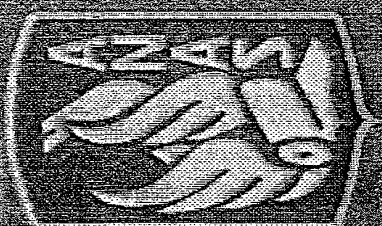


Opere previste ai sensi della legge n. 443/2001 'legge obiettivo'

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	POSTO STIMATO (in milioni)	Stato attuativo
Traforo di sicurezza del Frejus	167.848,00	Progettazione definitiva dell'opera e inizio lavori edificatori. Inizio della costruzione della Commissione Interministeriale incaricata della realizzazione di opere di sicurezza delle gallerie del Frejus.
Traforo del Felis	1.807,60	Progettazione definitiva della realizzazione del traforo. Inizio della costruzione della Commissione Interministeriale incaricata della realizzazione di opere di sicurezza delle gallerie del Felis.
Completamento Corridoio autostradale 5	136.861,00	Scoperta definitiva del traforo di Tivoli per l'armamento definitivo del traforo di Tivoli. Scoperta definitiva del traforo di Tivoli per l'armamento definitivo del traforo di Tivoli. Scoperta definitiva del traforo di Tivoli per l'armamento definitivo del traforo di Tivoli.
Autostrada Asti - Cuneo	1.088.109,00	Completamento delle opere di sicurezza delle gallerie del traforo di Tivoli. Scoperta definitiva del traforo di Tivoli per l'armamento definitivo del traforo di Tivoli. Scoperta definitiva del traforo di Tivoli per l'armamento definitivo del traforo di Tivoli.
Autostrada Cuneo - Nizza (MERCANTOUR)	838.660,00	Studio di fattibilità del collegamento internazionale Cuneo-Nizza-Messina. Sub-itero di lavoro relativo al traforo di Tivoli.
Asse autostradale (Medio Padano: Brescia - Bergamo - Milano)	774.883,00	Progettazione definitiva del collegamento internazionale Cuneo-Nizza-Messina. Sub-itero di lavoro relativo al traforo di Tivoli.
Asse autostradale (Brescia - Verona - Parma - La Spezia (TIBRE)	1.962.638,00	Progettazione definitiva del collegamento internazionale Cuneo-Nizza-Messina. Sub-itero di lavoro relativo al traforo di Tivoli.
Asse autostradale (Brescia - Verona - Parma - La Spezia (TIBRE)	1.032.914,00	Progettazione definitiva del collegamento internazionale Cuneo-Nizza-Messina. Sub-itero di lavoro relativo al traforo di Tivoli.
Asse autostradale (Brescia - Verona - Parma - La Spezia (TIBRE)	1.859.245,00	Progettazione definitiva del collegamento internazionale Cuneo-Nizza-Messina. Sub-itero di lavoro relativo al traforo di Tivoli.
Asse autostradale (Brescia - Verona - Parma - La Spezia (TIBRE)	619.748,00	Progettazione definitiva del collegamento internazionale Cuneo-Nizza-Messina. Sub-itero di lavoro relativo al traforo di Tivoli.
Asse autostradale (Brescia - Verona - Parma - La Spezia (TIBRE)	3.838.000,00	Progettazione definitiva del collegamento internazionale Cuneo-Nizza-Messina. Sub-itero di lavoro relativo al traforo di Tivoli.
Asse autostradale (Brescia - Verona - Parma - La Spezia (TIBRE)	701.349,00	Progettazione definitiva del collegamento internazionale Cuneo-Nizza-Messina. Sub-itero di lavoro relativo al traforo di Tivoli.
Asse autostradale (Brescia - Verona - Parma - La Spezia (TIBRE)	176.895,00	Progettazione definitiva del collegamento internazionale Cuneo-Nizza-Messina. Sub-itero di lavoro relativo al traforo di Tivoli.
Asse autostradale (Brescia - Verona - Parma - La Spezia (TIBRE)	198.183,00	Progettazione definitiva del collegamento internazionale Cuneo-Nizza-Messina. Sub-itero di lavoro relativo al traforo di Tivoli.
Asse autostradale (Brescia - Verona - Parma - La Spezia (TIBRE)	64.299,00	Progettazione definitiva del collegamento internazionale Cuneo-Nizza-Messina. Sub-itero di lavoro relativo al traforo di Tivoli.
Asse autostradale (Brescia - Verona - Parma - La Spezia (TIBRE)	928.823,00	Progettazione definitiva del collegamento internazionale Cuneo-Nizza-Messina. Sub-itero di lavoro relativo al traforo di Tivoli.
Asse autostradale (Brescia - Verona - Parma - La Spezia (TIBRE)	13.448.064,00	Progettazione definitiva del collegamento internazionale Cuneo-Nizza-Messina. Sub-itero di lavoro relativo al traforo di Tivoli.

Tra le opere che compongono il primo Programma del CIPE si riportano gli interventi riferibili al settore autostradali.

Situazione Infrastrutturale del Paese ed attuazione normativa sulle grandi opere

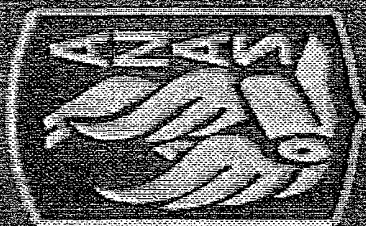


10/10/12

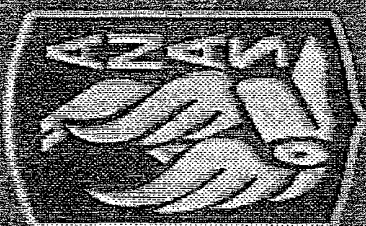
Convenzione ANAS S.p.A. - Autostrade S.p.A.

INVESTIMENTI	Immediato piano finanziario		SOPRA I SOGGS.	Differenziale	Anno/Spese	Miglior/previsi
	1997	1998				
POTENZIAMENTO TRATTO Bologna-Firenze						
Cuneo-Gli Piloia	49,58	45,3	3,28	2004	44,2	2,1
Casalechio-Sasso Marconi	30,99	45,45	14,46	2007	2,4	49,05
Sasso Marconi-La Quercia	494,77	461,49	13,27	2008	16,7	484,79
La Quercia-Aglio	1.471,90	1.721,25	249,35	2007	9,4	1.771,85
Aglio-Barberino	183,72	181,65	2,08	2007	0,8	160,85
Barberino-Firenze Nord-Firenze Sud	279,92	767,97	488,05	2007	2,2	765,77
Firenze Nord-Firenze Sud- Ass. di penetrazione	552,74	487,53	154,19	2007	4,92	472,7
Interventi sul territorio	909,87	317,62	7,75	2007	2,9	315,05
TOTALE	3.753,49	4.029,27	875,79		83,42	3.938,76
TERZE E QUARTE CORSIE						
Roma-Orte	140,48	161,35	20,87	2005	81,1	70,25
Milano-Laghi	30,99	63,08	32,09	2002	59,08	4
Bologna Modena	88,83	88,83	0	2005	1,8	87,03
Lungenziale di Bologna	59,39	59,39	0	2004	1,69	57,71
Residui investimenti terze corsie	82,63	49,22	33,41	2007	16,07	33,15
TOTALE	402,32	421,87	19,55		169,74	252,14
ALTRI INVESTIMENTI						
Passi di investimenti nuove autostrade	339,77	11,92	20,45	2007	5,08	6,24
Investimenti impianti	134,28	1.579,55	1.439,28	2002-2009	1.154	1.461,72
Altri investimenti	4.656,88	3.749,97	216,93	2002-2008	298,13	3.774,79
TOTALE	4.890,89	5.054,79	193,9		416,05	4.639,74
TOTALE INVESTIMENTI	8.644,31	9.105,03	1.069,24		1.415,21	8.689,82

11/11/12



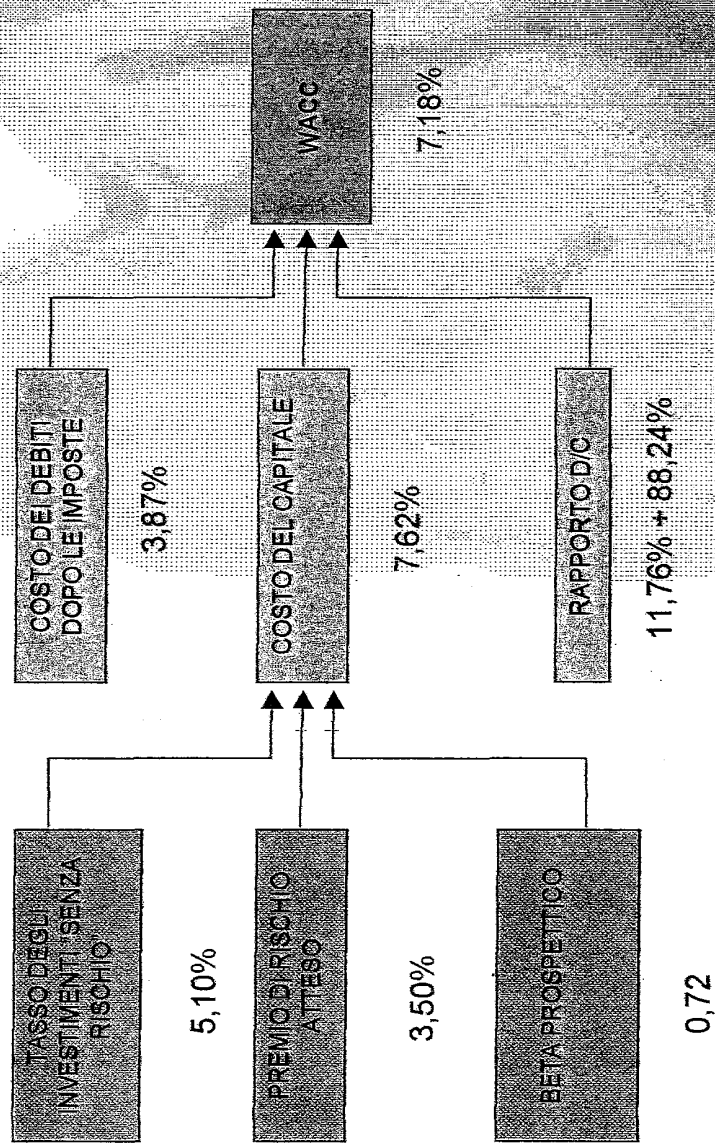
Situazione Infrastrutturale del Paese ed attuazione normativa sulle grandi opere



n° 12/12

Determinazione del WACC

(costo medio ponderato delle fonti di finanziamento)



Situazione Infrastrutturale del Paese ed attuazione normativa sulle grandi opere