

autorità governative di nuovi Paesi e partecipando ai progetti di ricerca europei.

Tra le varie iniziative avviate o proseguite nel corso del 2006 rilevano:

- la partecipazione al sistema di trasporto multimodale nel Corridoio Paneuropeo VIII (Albania, Macedonia, Bulgaria), che unisce il Mare Adriatico al Mar Nero;
- la partecipazione al Piano Nazionale Trasporti dell'Iraq;
- l'accordo con enti di trasporto ed infrastrutturali del Venezuela;
- la partecipazione nel settembre 2006 alla missione governativa italiana nella Repubblica Popolare Cinese;
- l'accordo di cooperazione con l'omologo ente di gestione delle strade della Federazione Russa;
- l'accordo quadro di cooperazione con l'omologo ente strade della Repubblica Serba sottoscritto a Belgrado nel marzo 2006;
- l'accordo di cooperazione con il Gestore stradale della Repubblica di Albania sottoscritto a Tirana nel febbraio 2006;
- l'avvio di trattative nel marzo 2006 diretto alla collaborazione tra ANAS e l'ente gestore delle strade della Repubblica di Macedonia;
- la partecipazione alle gare bandite, dall'*Agence Nationale des Autoroutes* per la supervisione ed il controllo dei lavori di realizzazione dei 3 lotti dell'Autostrada Est-Ovest, che interessa il territorio dell'Africa mediterranea (n. 3 gare, due delle quali annullate e nuovamente bandite nel corso dello stesso anno) che hanno portato all'acquisizione del contratto di supervisione lavori del lotto est, formalizzato nell'ottobre 2008;
- la partecipazione alle gare bandite dall'*Agence Nationale des Autoroutes* dei tre lotti dell'itinerario autostradale "Rocade 4" e per la progettazione dell'itinerario autostradale denominato Rocade 3;
- la presentazione della proposta tecnico-economica per lo sviluppo del Catasto Strade Algerino nell'ambito delle attività del Comitato italo-algerino e predisposizione del dizionario tecnico stradale Arabo-Francese-Italiano;
- la presentazione, nell'ambito del Gruppo di Lavoro Internazionale per lo sviluppo della parte stradale del Corridoio VII (Albania, Macedonia, Bulgaria, Turchia e Italia), coordinato dal MIT attraverso apposito Segretariato, della prima versione del Rapporto relativo allo studio delle caratteristiche attuali del Corridoio ed alle sue prospettive di sviluppo;
- lo svolgimento – in qualità di membro del Consorzio C.I.I.T.I. – Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti Iraq – (Anas, FS, Italferr, ENAV ed

- ENAC) – di un corso di formazione della durata di 6 mesi per funzionari del Ministero dei Trasporti Iracheni nel campo della pianificazione dei trasporti;
- la partecipazione – sempre in ambito C.I.I.T.I. - allo Studio Trasportistico del Sud Iraq, comprensivo dello studio di fattibilità del nuovo porto di Al Faw e della conseguente riorganizzazione dei porti iracheni, sviluppato direttamente da Anas, per un importo di euro 682.600,00;
 - la definizione di due programmi-quadro nell'ambito della Carta de Intención siglata nel novembre 2005 tra Anas e Ministero delle Infrastrutture Venezuelano relativi al nuovo sistema viario e dei trasporti della municipalità di Caracas e dello Stato di Vargas (settembre/ottobre 2007) e la costituzione dei gruppi di lavoro misti per la definizione di tali attività;
 - la predisposizione dell'offerta tecnico-economica per la realizzazione del programma portuale dello Stato Zulia (Venezuela);
 - l'accordo di cooperazione con l'omologo ente gestore delle strade giapponese sottoscritto a Roma nel gennaio 2007;
 - la designazione del membro Anas in seno al costituendo gruppo di lavoro congiunto Italia-Pakistan e Energia e Infrastrutture (Gennaio 2007);
 - la partecipazione, nel gennaio 2007, alla prima riunione del gruppo di lavoro misto previsto dal "Memorandum di Intenti" sottoscritto con l'omologo gestore delle strade indiano dell'ottobre 2005;
 - la partecipazione alla prima riunione del gruppo di lavoro congiunto sulle infrastrutture costituita nell'ambito della Commissione Mista per la cooperazione economica tra Italia e India, a margine della missione governativa del paese (febbraio 2007);
 - l'accordo di cooperazione con l'omologo ente di gestione delle strade della Macedonia sottoscritto a Roma e costituzione del relativo gruppo di lavoro misto (giugno 2007);
 - la firma del Protocollo di intesa con il Ministero dei Trasporti ed i *partners* italiani relativo al progetto europeo Easy Way per la promozione dei sistemi di trasporto intelligenti (luglio 2007);
 - la partecipazione, nel luglio 2007, alla missione imprenditoriale italiana in Sud Africa;
 - l'accordo di cooperazione con l'omologo ente di gestione delle strade della Moldova sottoscritto a Chisinau nell'agosto 2007 e costituzione del relativo gruppo di lavoro misto;
 - l'accordo di cooperazione con l'omologo ente di gestione delle strade del Vietnam (ottobre 2007);

- la partecipazione alle missioni e/o attività esplorative delle opportunità di *business* nei settori stradali ed autostradali in Brasile, Panama, Afganistan, Turchia, Georgia, Bulgaria, Serbia e Giappone.

ANAS ha inoltre partecipato nel corso del 2007 a gare internazionali per l'assistenza tecnica ai gestori stradali e autostradali di Romania, Serbia, Marocco, Albania, Eritrea, Uganda e Marocco, nonché a due gare bandite dall'Agenzia Europea per la ricostruzione dei Balcani.

ANAS è infine impegnata anche sul fronte della ricerca europea nel quadro del Programma di azione comunitaria nel campo della protezione civile, per il quale la Commissione europea ha concesso un finanziamento per la realizzazione di un progetto della durata di 24 mesi (gennaio 2006-dicembre 2007) denominato "*Pre emergencies*" dell'importo di euro 344.670.

Il progetto, concentrandosi sulle aree delle catastrofi a progressione di rischi crescente come le alluvioni e di quelle che si collocano nella categoria dell'accadimento improvviso, mira a migliorare l'integrazione tra i soggetti coinvolti nella pianificazione e gestione dell'emergenza e a migliorare la comunicazione e l'informazione tra il *team* d'azione e la popolazione.

Da tale quadro si evince l'impegno che Anas Spa sta dedicando alla ricerca di nuove fonti di ricavo per ridurre la dipendenza del suo conto economico dalle decisioni di finanza pubblica.

4.15. Realizzazione del catasto stradale

La Società, nell'ottica commerciale degli accessi e della pubblicità, sta realizzando un catasto stradale finalizzato alla definizione dello stato di consistenza dell'intera rete gestita.

Tale iniziativa è finalizzata:

- ad una conoscenza puntuale di tutta la rete e del patrimonio stradale gestito, comprensivo delle opere d'arte e dei manufatti. Conoscenza che si spinge fino alla determinazione dello stato di conservazione delle stesse;
- alla regolarizzazione di quanto non censito o abusivo, con evidenti riflessi sulle entrate;
- alla condivisione, di tutte le banche dati generate, con l'intera struttura societaria;
- ad una migliore pianificazione e programmazione delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria;
- ad un notevole aiuto alle attività di progettazione.

L'iniziativa stessa – la quale è stata preceduta da un intervento-campione che

non ha dato i risultati sperati – si sta sviluppando in varie fasi²⁴.

Una prima fase di censimento del patrimonio stradale e di realizzazione del Sistema di Gestione basato su di un grafico di rete ed un Sistema Geografico di Riferimento (GIS) si è conclusa nell'arco dell'anno 2007.

Tale fase è stata realizzata attraverso una gara suddivisa in 3 lotti geografici, la quale prevedeva la realizzazione di "rilievi di alto rendimento" (RAR) attraverso l'utilizzo di lavori mobili in grado di fotografare e classificare i parametri relativi all'individuazione del tracciato, dei percorsi e di classificare tutti gli elementi in vista.

Conclusa la prima fase del progetto, l'Unità commerciale della Società è stata coinvolta per verificare l'utilità e l'affidabilità dal punto di vista commerciale dei rilievi effettuati dal Sistema RAR per il censimento degli accessi e degli impianti pubblicitari.

Questa seconda fase delle attività, affidata al Servizio Marketing e Pianificazione, prevedeva la realizzazione di un progetto pilota, in collaborazione con i Compartimenti di riferimento e l'Ufficio Area Catasto Strade, avente come obiettivo l'analisi e la valutazione dei risultati mediante il confronto tra i dati rilevati dal Sistema ad Alto Rendimento e quelli raccolti a seguito di sopralluoghi effettuati su tratti di strada presi a campione.

Per la definizione di un campo statistico significativo sono stati scelti tratti di strada con densità elevata e media del numero di accessi e impianti pubblicitari, e cioè per la Lombardia la SS 42, per il Veneto la SS 51bis e la SS 53 e per le Marche la SS 73bis.

Va da sé che, nel riavviare, con l'iniziativa del Catasto stradale, questa tipologia di campagna di regolarizzazione - il cui impatto diffuso è di gran lunga superiore alla "sistemazione" degli impianti pubblicitari - si dovranno tenere in debita considerazione, nel quadro della nuova disciplina normativa, le criticità a suo tempo riscontrate al fine di conseguire il pieno successo dell'iniziativa, evitandone il fallimento nel quale è incorso il cennato progetto del 2005.

²⁴ Tra l'anno 2005 e l'anno 2006, prima della costituzione dell'Unità Commerciale, in Piemonte era stata avviata, per i soli accessi, una campagna di regolarizzazione delle posizioni abusive con finalità "sperimentali" e questa ricognizione si sarebbe dovuta estendere successivamente al resto del territorio nazionale.

A causa di una serie di criticità ed inconvenienti riscontrati durante lo svolgimento di tali attività (mancato coinvolgimento delle istituzioni locali, mancata previa informazione sullo svolgimento della campagna, scarso coinvolgimento diretto del Compartimento, notevole frequenza di accessi non conformi alla normativa più recente, e come tali, di per se non regolarizzabili), il progetto di cui trattasi è stato di fatto "sospeso" in attesa di poterlo riattivare, laddove possibile, in presenza di eventuali nuove specifiche norme che consentano ad ANAS di regolarizzare il maggior numero possibile di accessi, percependo anche i relativi canoni.

Nel riavviare, con l'iniziativa del Catasto stradale, questa tipologia di campagna di regolarizzazione - il cui impatto diffuso è di gran lunga superiore alla "sistemazione" degli impianti pubblicitari - si dovranno pertanto tenere in debita considerazione, nel rispetto delle nuove norme e nella ricerca di ulteriori ricavi propri della Società, le criticità a suo tempo riscontrate per evitare un secondo "stallo".

4.15.1. Gestione delle licenze e concessioni

Quella delle licenze e concessioni sul sedime stradale rappresenta una delle maggiori criticità della gestione, tenuto conto dell'alto tasso di abusivismo e conseguentemente di elusione del pagamento del canone.

Nel corso del 2007 è proseguita l'attività di emersione delle posizioni relative all'uso del sedime stradale (attraversamenti, affiancamenti e accessi) sprovviste della prescritta autorizzazione in forma di licenze e concessioni.

In particolare, sono state completate le attività del Progetto Pilota Piemonte, che dovrebbe portare alla regolarizzazione di gran parte delle posizioni monitorate su quel territorio²⁵.

E' stato inoltre completato il progetto di rinnovo delle concessioni c.d. "una tantum" (con pagamento anticipato per l'intera durata della concessione) scadute, mediante attivazione di contratti allineati con quelli degli utenti con pagamento del canone su base annuale.

Appare quanto mai necessario proseguire sulla strada di un completo monitoraggio delle posizioni irregolari – esteso cioè all'intero territorio nazionale –, per la cui individuazione e regolarizzazione gioverebbe l'attivazione di un valido sistema informativo interconnesso con quello integrato (SAP) appena entrato in funzione.

Un'apposita indagine sullo stato di tale comparto gestionale è stata condotta dalla Ragioneria Generale dello Stato – Ispettorato generale di finanza –, sulle cui conclusioni la Corte si riserva di riferire nella prossima relazione.

4.16. Convenzioni con le Regioni. Rinvio.

Nel 2007 si è particolarmente sviluppata l'attività, svolta dalla Società in stretto coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture, diretta al raggiungimento di intese con le Regioni finalizzate alla costituzione di società partecipate a livello paritetico.

Successivamente alla costituzione della Quadrilatero Marche-Umbria Spa, si segnalano le intese avviate nel 2006 che hanno condotto alla costituzione della Costruzioni autostradali lombarde Spa (CAL) ed i protocolli d'intesa sottoscritti con la Regione Lazio.

Più dettagliati elementi informativi su tale azione, qualificata come forma di «federalismo stradale», sono stati forniti più indietro al § 1.4, cui pertanto si

²⁵ Il Progetto si basa sull'azione di un Tavolo tecnico presieduto dalla Regione Piemonte – Assessorato ai trasporti e alla mobilità –, nell'ambito del quale si sono svolti incontri con i rappresentanti degli enti territoriali interessati.

rinvia al capitolo 8, relativo alle partecipazioni.

4.17. Stato delle principali opere sulla rete autostradale in gestione diretta ANAS

L'esercizio 2007, giusta i dati in possesso della Società, dopo le difficoltà incontrate nella prima parte dell'anno a motivo dei limiti di spesa posti dalla legge finanziaria 2007 e la fissazione di un nuovo e più realistico ordine di priorità nell'effettuazione dei lavori, ha fatto registrare un'accelerazione dei lavori in corso e la riattivazione di quelli in sofferenza, ciò che ha reso possibile l'ultimazione di 90 lavori (36,52% al Nord, 20,76% al Centro, 42,73% al Sud e nelle Isole).

Di seguito si riportano i dati relativi a principali tronchi autostradali in diretta gestione di ANAS.

Tratte gestite	Km rete
Salerno-Reggio Calabria A3	443,4
Palermo-Catania A19	193,8
Palermo-Mazara del Vallo A29 (*)	119,0
Grande Raccordo Anulare di Roma	68,2
Alcamo-Trapani A29	47,4
Roma-Fiumicino	18,5
Totale	890,3

(*) compreso raccordo per Punta Raisi.

4.17.1. Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria

Prioritari obiettivi sono stati nel 2007 la massima possibile accelerazione dei lavori, garantendo la manutenzione e l'esercizio dell'autostrada.

In quanto inclusa tra le opere strategiche nazionali, l'A3 si giova delle particolari procedure previste dalla Legge obiettivo, ivi incluso il ricorso allo strumento del *general contractor*.

Al 31 dicembre 2007 l'importo complessivo finanziato dei lavori, al lordo dei ribassi d'asta, ammontava a 6.019 mln/euro.

Si rileva il ritmo ridotto nell'avanzamento dei lavori, causato anche dalle lungaggini che hanno accompagnato la progettazione esecutiva. E' tuttavia di rilievo l'avvenuto completamento del I lotto (Salerno-Sicignano) nel luglio 2008.

Di seguito si riporta la situazione aggiornata dei lavori.

Il progetto generale di ammodernamento prevede 57 interventi in quanto, al fine di accelerare la predisposizione e l'approvazione del progetto dei Macrolotti n. 3 e n. 4, è stato ritenuto opportuno suddividere il Macrolotto n. 3 in quattro macrolotti funzionali (macrolotto n. 3 parte 1 - macrolotto n. 3 parte 2 - macrolotto n. 3 parte 3 - macrolotto n. 3 parte 4), ed il Macrolotto n. 4 in due macrolotti funzionali (macrolotto n. 4 parte 1 e 2);

inoltre è stato inserito l'intervento del tronco 2 tratto 1° lotto 1 tra i km 148+000 e 153+400 per l'adeguamento del tratto compreso tra lo svincolo Laino Borgo e la Galleria Fossino.

Di seguito si riporta la situazione aggiornata per gli 11 macrolotti:

Macrolotto n. 1

E' compreso tra il km 53+800 (svincolo di Sicignano degli Alburni incluso) ed il km 82+330 (svincolo di Atena Lucana escluso), ha un'estensione complessiva di 28,530 km e l'importo netto dell'investimento è pari a 597,041 mln/euro. I lavori sono stati aggiudicati, per un importo netto di 445.277 mln/euro. Il lavoro è stato ultimato nel mese di luglio 2008;

Macrolotto n. 2

E' compreso tra il km 108+000 (viadotto Calore) ed il km 139+000 (svincolo di Lauria Nord), ha un'estensione complessiva di 31,000 km e l'importo netto dell'investimento è pari a 862,599 mln/euro. I lavori sono stati aggiudicati per un importo netto di 654,516 mln/euro. Allo stato attuale lo stato di avanzamento lavori è pari al 5%;

Macrolotto n. 3 (parte 1)

Si estende dal km 139+000 al km 148+000, per un importo di 532,750 mln/euro con progetto definitivo redatto ed approvato in data 10 maggio 2007. Gara pubblicata in data 8 agosto 2007;

Macrolotto n. 3 (parte 2)

Si estende dal km 153+400 al km 173+900, per un importo di 654,370 mln/euro con progetto definitivo redatto ed approvato in data 28 giugno 2007, gara pubblicata in data 8 agosto 2007;

Macrolotto n. 3 (parte 3)

Si estende dal km 173+900 al km 185+000, per un importo di 287,040 mln/euro con progetto definitivo redatto ed approvato in data 28 giugno 2007. Gara pubblicata in data 14 dicembre 2007;

Macrolotto n. 3 (parte 4)

Si estende dal km 185+000 al km 206+500, ha un'estensione complessiva di 21,500 km e l'importo lordo di massima è pari a 598,00 mln/euro. E' in corso l'approntamento del progetto definitivo per appalto a contraente generale che si prevede di concludere entro il primo semestre 2009;

Macrolotto 4 (parte 1)

Si estende dal km 259+700 al km 270+700. L'importo dell'intervento è pari a 605,00 mln/euro. E' in corso l'approntamento del progetto definitivo per appalto a contraente generale che si prevede di concludere entro il secondo semestre 2009;

Macrolotto 4 (parte 2)

Si estende dal km 270+700 al km 286+000. L'importo dell'intervento è pari a 780,780 mln/euro. Il progetto definitivo è stato approvato dal CdA il 28 luglio 2008;

Macrolotto 4 bis

E' compreso tra il km 286+000 (svincolo di Altilia-Grimaldi) ed il km 304+200 (svincolo di Falerna), ha un'estensione complessiva di 18,200 km e l'importo netto dell'investimento dopo l'approvazione del progetto esecutivo è pari a 444,801 mln/euro. I lavori sono stati aggiudicati per un importo netto di 328,257 mln/euro. Allo stato attuale l'avanzamento dei lavori è pari al 2%;

Macrolotto 5

Compreso tra il km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) ed il km 423+300 (svincolo di Scilla escluso), ha un'estensione complessiva di km. 28,9 e l'importo netto dell'investimento dopo l'approvazione del progetto esecutivo è pari a 1.065,19 mln/euro. I lavori sono stati aggiudicati per un importo netto di 793,186 mln/euro. Lo stato attuale di avanzamento lavori è pari al 34%;

Macrolotto 6

E' compreso tra il km 423+300 (svincolo di Scilla) ed il km 442+920 (Reggio Calabria), ha un'estensione complessiva di 19,620 km e l'importo netto dell'investimento dopo l'approvazione del progetto esecutivo è pari a 634.222 mln/euro. I lavori sono stati aggiudicati per un importo netto di 479.949 mln/euro. Attualmente lo stato di avanzamento lavori è pari al 2%.

4.17.2. Corridoio Jonico

La SS 106 "Jonica" si estende da Taranto a R. Calabria per km. 491.

ANAS ha già effettuato l'ampliamento a 4 corsie per l'intero tratto pugliese (39 km), per km. 14 (su complessivi 37) del tratto lucano e per circa 12 km (su complessivi 415 km) del tratto calabrese.

Gli interventi ricadenti nel tratto calabrese sono stati suddivisi in 12 megalotti da affidare a Contraente generale e da 2 appalti integrati per un investimento complessivo di 15 miliardi di euro.

4.17.3. A19 Palermo-Catania

Alla fine del 2007 risultavano ultimati lavori di riqualifica e manutenzione straordinaria per circa 22 mln/euro, mentre risultavano in corso lavori per circa 68 mln/euro.

4.17.4. A29 Palermo-Mazara del Vallo

Alla fine del 2007 risultavano ultimati lavori di riqualificazione e manutenzione straordinaria per circa 46,6 mln/euro, mentre risultavano in corso lavori per circa 40 mln/euro.

4.17.5. Autostrada Catania-Siracusa

Si estende per circa 70 km.

Nel marzo 2005 l'Anas ha avviato i lavori di completamento della Autostrada Catania Siracusa. I lavori riguardano il completamento delle infrastrutture viarie di collegamento tra le città di Catania e di Siracusa con caratteristiche autostradali (due corsie di 3,75 metri per ogni senso di marcia, una corsia di emergenza di 3 metri e uno spartitraffico centrale).

Il lotto ha un'estensione complessiva di 25,000 km e l'importo netto dell'investimento è pari a 728,314 mln/euro. I lavori sono stati aggiudicati, per un importo netto di 545,705 mln/euro. Allo stato attuale l'avanzamento è pari al 55%.

4.17.6. Grande Raccordo Anulare di Roma

Si estende per circa km 70 ed è intersecato da grandi arterie nazionali e da tre itinerari europei (E35, E45 ed E80).

E' previsto un intervento di ampliamento dell'autostrada portandola a tre corsie per l'intero percorso, nonché l'ammodernamento del tratto di 18,5 km compreso nel Quadrante Nord-Ovest, con un impegno finanziario di circa 613 mln/euro.

Il totale completamento dei lavori relativi al Quadrante Nord Ovest è previsto entro il 2008 e sono già in esercizio, e quindi completati, circa 17 km dell'intervento.

4.17.7. Autostrada Roma-Fiumicino

Si estende per km. 18,5. Sono in corso lavori di viabilità complanare di collegamento del GERA con il nuovo impianto della Fiera di Roma per un importo complessivo di circa 103,1 mln/euro, di cui 82,2 per lavori. L'avanzamento dei lavori, a fine 2007, è pari a circa il 97% dell'importo.

5. Il sistema concessorio e i relativi esiti gestionali

5.1. Quadro generale delle concessionarie

Al 31 dicembre 2007 il servizio autostradale in regime concessorio risultava gestito da n. 26 società, delle quali si fornisce di seguito l'elenco in ordine di chilometraggio delle rispettive tratte autostradali in esercizio.

Società Concessionarie	Km di esercizio
Autostrade per l'Italia	2.854,6
Autostrada del Brennero	314,0
Strada dei Parchi	281,4
Consorzio Autostrade Siciliane	268,2
Milano Serravalle - Milano Tangenziali	177,6
Autostrada Brescia-Padova	182,5
Autovie Venete	189,0
SATAP Tronco A21	164,9
SALT Ligure Toscana	154,9
ATIVA	155,8
SATAP Tronco A4	127,0
Torino-Savona	130,9
Autostrada dei Fiori	113,3
Autocamionale della Cisa	101,0
Autostrade Centro Padane	88,6
SITAF (Traforo del Frejus)	82,5
Soc. Autostrade Valdostane (SAV)	67,4
Autostrade Meridionali (SAM)	51,6
Autostrada di Venezia e Padova	41,8
Società Autostrada Tirrenica (SAT)	36,6
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (RAV)	32,3
Tangenziale di Napoli	20,2
Trafo del Monte Bianco	5,8
Trafo del Gran San Bernardo	12,8
Autostrada Asti-Cuneo (*)	39,4
Brebemi	0,0
Totale	5.694,1

Fonte: AISCAT, 2007.

(*) Convenzione efficace dall'11 febbraio 2008.

5.2. Evoluzione della disciplina normativa in materia di concessioni autostradali. La convenzione unica.

Sulla disciplina normativa del sistema autostradale si rinvia a quanto riportato al § 5.2 della precedente relazione.

Nella precedente Relazione è stato già fatto cenno al decreto legge 262 del 3

ottobre 2006, convertito con modificazioni nella legge 286 del 24 novembre 2006, il quale ha introdotto per le concessionarie autostradali una “convenzione unica” contenente nuove e più stringenti clausole finalizzate a colmare le lacune presentate dalle vecchie concessioni in tema di garanzie per la parte pubblica, clausole che merita riassumere qui di seguito:

- determinazione del tasso di adeguamento annuo delle tariffe;
- recupero della parte degli introiti tariffari relativi ad impegni di investimento programmati nei piani finanziari e non realizzati nel periodo precedente;
- allocazione dei singoli rischi d’impresa;
- riequilibrio dei rapporti concessori;
- introduzione di sanzioni a fronte di casi d’inadempimento delle clausole della convenzione imputabili al concessionario;
- obbligatorietà della certificazione del bilancio annuale;
- mantenimento di adeguati livelli di solidità patrimoniale;
- equiparazione all’amministrazione aggiudicatrice negli affidamenti di lavori, forniture e servizi d’importo superiore alla soglia di rilevanza comunitaria.

Le previsioni della convenzione unica valgono a superare le incongruenze delle precedenti convenzioni così come evidenziate dalla Corte sia in sede di audizione davanti alla Commissione lavori pubblici del Senato della Repubblica del 26 luglio 2006, sia in sede di relazione al Parlamento sull’esito del controllo relativo alla gestione finanziaria 2005 (cfr. §§ 5.3.3 e 9.8).

E merita ancora rammentare come la convenzione unica fosse stata oggetto di impugnazione in sede giudiziaria e di rimessione alla Corte di Giustizia dell’UE, prima che il Ministro delle infrastrutture, con una direttiva del 30 luglio 2007, avesse di fatto limitato l’applicabilità della convenzione in argomento ai soli casi di scadenza naturale della convenzione in essere e di rinegoziazione di quest’ultima tra le parti.

A tutto luglio 2008 la convenzione unica risultava approvata ed efficace secondo la procedura di cui al D.L. 262/2006 per la società Asti-Cuneo Spa, mentre sono state approvate con legge 101/2008, art. 8 duodecies, al di fuori della prescritta procedura, le convenzioni uniche relative ad ASPI, Venezia-Padova, Autocamionale della Cisa, SATAP A4 e SATAP A21, Autovie Venete, Serravalle, Centropadane, Brescia-Padova e ATIVA.

5.3. La direttiva del CIPE n. 1 del 26 gennaio 2007

Prima dell’emanazione dell’anzidetta convenzione unica, il quadro regolatorio delle concessioni autostradali era stato ulteriormente integrato con

l’emanazione della direttiva CIPE n. 1 del 26 gennaio 2007 in materia di regolazione economica del settore autostradale.

Tale direttiva è stata successivamente modificata e sostituita dalla direttiva dello stesso CIPE n. 38 del 15 giugno 2007. In particolare, la modifica intervenuta prevede che le nuove disposizioni vengano applicate alle nuove concessionarie e, per quanto afferisce le concessioni in essere, qualora il concessionario, relativamente alle stesse, chieda il riequilibrio del piano economico finanziario, o limitatamente ai nuovi investimenti non ancora assentiti in concessione alla data del 3 ottobre 2006, ovvero assentiti a tale data ma ancora non inseriti nel piano economico-finanziario.

Sempre la stessa direttiva CIPE prevede una serie di norme in applicazione della legge 282/2006 in materia di:

- costi e ricavi;
- recupero dei benefici tariffari attraverso meccanismi di adeguamento della tariffa legati all’effettivo stato di avanzamento dei lavori;
- un nuovo parametro “k” commisurato al recupero della spesa di ammortamento delle nuove opere;
- più accurate previsioni di traffico;
- aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario.

La direttiva definisce inoltre le modalità relative alle fasi di progettazione, costruzione e gestione delle infrastrutture e quelle di determinazione della congrua remunerazione del capitale.

5.4. La nuova convenzione tra ANAS e ASPI

Una concreta applicazione della convenzione unica ha riguardato nel corso del 2007 il rapporto contrattuale di ANAS con Autostrade per l’Italia Spa e, per quanto di competenza, con Atlantia Spa (già Autostrade Spa).

L’iter di revisione del rapporto tra le due Società – sulle cui complesse vicende si rinvia al § 5.3 e ss. della Relazione 2005 - ha avuto inizio con la sottoposizione di una bozza di nuova convenzione ai rispettivi consigli di amministrazione, i quali l’hanno entrambi approvata (ANAS in data 5 ottobre 2007 e ASPI in data 10 ottobre 2007).

Come già accennato nella precedente Relazione, aspetti salienti del testo della nuova convenzione sono:

- Art. 3: obbligo del concessionario a non prestare finanziamenti o garanzie a favore di società controllanti, controllate o collegate ex art. 2359 cod.civ., ovvero controllate o collegate dal medesimo controllante, fatta eccezione per quelle operanti nel settore delle infrastrutture viarie;
- Art. 9 bis: diritto del concessionario ad un risarcimento a carico del

concedente in caso di recesso, revoca o risoluzione del rapporto anche per inadempimento del concedente o comunque per cessazione anticipata del rapporto concessorio per fatti estranei alla volontà del concedente (comma 1); in tal caso il risarcimento sarà pari ad un importo corrispondente al valore attuale netto dei ricavi della gestione, prevedibile dalla data del recesso, revoca o risoluzione del rapporto fino alla scadenza della concessione, al netto di costi, oneri, investimenti e imposte e decurtato dell'indebitamento finanziario netto assunto dal concedente alla data del trasferimento e dei flussi di cassa della gestione percepiti dal concessionario durante lo svolgimento dell'ordinaria amministrazione (comma 2);

- Art. 11: il Piano finanziario è aggiornato dal concessionario con periodicità quinquennale ai soli fini dell'adeguamento dei valori previsionali, ivi incluse le stime di traffico, ma l'aggiornamento non determina il riequilibrio del Piano finanziario, il riallineamento delle tariffe e la modifica delle pattuizioni in convenzione;
- Art. 12: il concessionario s'impegna ad accantonare annualmente nel passivo dello stato patrimoniale - nel fondo rischi ed oneri - l'importo corrispondente alla mancata o ritardata esecuzione delle nuove opere;
- Art. 13: il concessionario si impegna ad accantonare in apposito fondo i maggiori ricavi derivanti dal maggior traffico riscontrato rispetto alle previsioni contenute nel piano economico finanziario del 2002;
- Art. 15: al termine degli *iter* autorizzativi il concedente potrà richiedere l'inserimento di una nuova opera nel Piano d'investimento: in tal caso si procederà alla stipula di una nuova convenzione unica senza procedere al riequilibrio del Piano finanziario;
- Art. 19: la media ponderata delle tariffe di pedaggio autostradale viene adeguata annualmente sulla base della variazione tariffaria ponderata uguale al 70% moltiplicato per il tasso di inflazione degli ultimi 12 mesi di cui all'art. 20;
- Art. 20: il concessionario rinuncia al recupero dello scostamento tra inflazione reale e programmata registrato nell'ultimo quinquennio 2003-2007.

Un altro rilevante aspetto del decreto in questione è costituito dall'abbandono del meccanismo incentivante del *price cap* a favore di un sistema che cristallizza le regole tariffarie per tutta la durata della concessione, prescindendo dal livello di redditività goduto dal concessionario.

In base alle vigenti disposizioni di legge la nuova convenzione, acquisito il parere favorevole delle competenti commissioni parlamentari, avrebbe

dovuto soggiacere al preventivo esame del NARS e quindi alle decisioni del CIPE prima di essere formalmente approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture di concerto con quello dell'economia e delle finanze, da sottoporre a sua volta al visto di legittimità della Corte dei conti.

In realtà, al di fuori dell'anzidetta procedura, la convenzione è stata eccezionalmente oggetto di apposito decreto legge n. 58 dell'8 aprile 2008, convertito nella legge 6 giugno 2008 n. 101.

L'adozione dello strumento legislativo - del quale hanno beneficiato anche altre concessionarie con schemi di nuove convenzioni in corso di esame - trova spiegazione anche nell'intento governativo di porre fine alla minacciata procedura d'infrazione da parte della Commissione UE.

La nuova convenzione, che nelle intenzioni governative muoveva evidentemente dall'intento di porre riparo ad una concessione nata squilibrata all'epoca della privatizzazione (1998-1999), introduce, come si è detto, un nuovo sistema di adeguamento tariffario (70% dell'inflazione effettiva) che peraltro, come segnalato dall'Autorità antitrust, non incentiva la minimizzazione dei costi e non trasferisce agli utenti gli incrementi di efficienza produttiva.

In sostanza, il ricorso allo strumento della convenzione unica, già di per sé invisibile in sede comunitaria in quanto contrastante con le regole di un libero mercato, di fatto ha mancato l'obiettivo di un integrale miglioramento delle regole poste alla base del rapporto instauratosi tra la concedente ANAS e la Società Autostrade con la convenzione del 4 agosto 1997, regole poi insufficientemente corrette con il IV atto aggiuntivo stipulato dalla stessa ANAS con Autostrade per l'Italia Spa - nel frattempo subentrata ad Autostrade Spa - del 24 novembre 2003²⁶.

5.5. Gli introiti per concessioni e sub-concessioni

I proventi derivanti da concessioni e sub-concessioni (stazioni di servizio ed autogrill) sull'intera rete viaria sono complessivamente ammontati nel 2007 a circa 57,3 mln/euro, rispetto ai circa 54,1 mln/euro del 2006²⁷.

Di tale ammontare i canoni gravanti sulle sub-concessionarie sono ammontati a 6,6 mln/euro contro i 5,5 mln/euro del 2006.

Quanto sopra risulta meglio evidenziato nella seguente tabella.

²⁶ Sull'intera vicenda della privatizzazione di Autostrade cfr. la Relazione della Corte sulla gestione 2005 di ANAS Spa, Cap. 5, § 5.3.1.

²⁷ Il maggior volume di introiti da sub-concessioni conseguiti nel 2007 è pervenuto ad ANAS da ASPI (4,1 mld/euro su un totale di 6,6 mln/euro, pari a circa il 62%) e che l'aumento di tale voce di entrata è stata, nell'arco del triennio, del 30% (+ 19% nel 2007 rispetto al 2006).

Proventi per concessioni e sub-concessioni

(in milioni di euro)		
Proventi	2007	2006
Canoni da sub-concessioni su autostrade	6,6	5,5
Canoni concessione diretta su autostrade	13,8	13,0
Royalties per concessioni su autostrade	13,4	9,4
Canoni per licenze e concessioni	23,5	26,2
Totali	57,3	54,1
Canone annuo L. 296/06	14,7	-
Totale Generale	72,0	54,1

Fonte: Anas Spa, IVCA.

La voce «canone annuo L. 296/2006, comma 1020» pari a circa 14,7 mln/euro, rappresenta la quota, di competenza dell'esercizio 2007, dei ricavi spettanti ad Anas ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della Legge 296/06 (Legge Finanziaria 2007), pari a circa l'1% dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei concessionari. Tale importo è destinato alle attività di vigilanza e di controllo sulle concessionarie a copertura dei costi sostenuti nell'esercizio dell'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali per l'espletamento della predetta attività di cui al comma 1020.

5.6. Gli introiti da sovrapprezzi tariffari

Come anticipato nella precedente relazione, il comma 1021 dell'articolo unico della legge finanziaria 2007, nel sopprimere il sovrapprezzo sulle tariffe autostradali previsto dalle leggi 531/1982 (art. 15) e 407/1990 (art. 11), ha istituito in favore di ANAS, a decorrere dal 1° gennaio 2007, un sovrapprezzo sulle tariffe di pedaggio di tutte le autostrade quale corrispettivo forfetario delle sue prestazioni volte ad assicurare l'adduzione del traffico alle tratte autostradali in concessione attraverso la manutenzione ordinaria e straordinaria nonché l'adeguamento e il miglioramento delle strade e autostrade non a pedaggio in gestione alla stessa ANAS.

L'importo di tale sovrapprezzo è pari a:

dal 1° gennaio 2007:

- 2 mill.mi di euro a km per le classi di pedaggio A e B,
- 6 mill.mi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5;

dal 1° gennaio 2008:

- 2,5 mill.mi di euro a km per le classi di pedaggio A e B,
- 7,5 mill.mi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5;

dal 1° gennaio 2009 e seguenti:

- 3 mill.mi di euro a km per le classi di pedaggio A e B,
- 9 mill.mi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5.

L'ammontare di tali maggiori entrate per ANAS è stato nel 2007 di circa 207 milioni, con una stima di circa 259 milioni per il 2008 e di circa 310 milioni

per gli anni 2009 e successivi.

5.7. Attività di controllo di ANAS Spa sulle concessionarie

L'attività di controllo di ANAS sulle concessionarie si fonda sul potere di verifica dello stato delle strutture e di accertamento dell'effettiva realizzazione degli investimenti programmati attribuite dalla convenzione concessoria del 2002.

Come per il precedente esercizio, anche nel 2007 l'attività di controllo svolta dalla Società si è indirizzata sulla manutenzione ordinaria e straordinaria e sugli investimenti, con il supporto degli Uffici periferici di Genova, Bologna, Napoli e Palermo, incaricati di svolgere ispezioni, verifiche, accessi ai luoghi e di assicurare il mantenimento della funzionalità dei cespiti²⁸.

Un'importante modifica è stata introdotta, in materia di controlli autostradali, dal comma 1023 dell'articolo unico della legge finanziaria 2007, laddove intesta al Ministro delle infrastrutture un potere di indirizzo nei confronti di ANAS *"per realizzare, anche attraverso la costituzione di apposita società (...) l'autonomia e la piena separazione organizzativa, amministrativa, finanziaria e contabile delle sue attività volte alla vigilanza e controllo sui concessionari autostradali"*.

Come già riferito nella precedente relazione, la Società d'intesa con il Ministero vigilante, ha operato la scelta di dotare, in una prima fase, l'anzidetto Ispettorato della piena autonomia come sopra descritta, rinviando la costituzione della società ad una seconda fase.

5.8. Il Sistema Informativo Autostradale (SIA)

Il Sistema Informativo Autostradale (SIA), nato come *data base management system* all'interno della Direz. Centrale Autostrade e Trafori, soppressa nel corso del 2006, ha continuato ad operare al servizio dell'Ispettorato di Controllo e Vigilanza sulle concessionarie, istituito nel corso dello stesso anno 2006.

E' tuttora in fase di realizzazione, in ambito SIA, il monitoraggio dei lavori ed il monitoraggio finanziario delle concessionarie.

5.9. Stato delle principali opere in regime di concessione

Nel corso del 2007 sono stati ultimati ed aperti al traffico vari interventi delle concessionarie ANAS, tra i quali emergono:

²⁸ Prima della sua privatizzazione, ANAS, con una espressa disposizione n. 5442 del 15 novembre 2000, aveva fissato l'obbligo per le concessionarie di fornire periodiche informazioni sulle principali variabili del rapporto concessorio, ed in particolare sul crono-programma dei lavori, sull'avanzamento della progettazione, sulle partecipazioni finanziarie e sulla descrizione analitica delle voci di costo e di ricavo.