

convenzione con Autostrade, secondo il testo modificato ed integrato, che viene acquisito agli atti, evidenziando, per quanto attiene il contenuto dell'art.8, il possibile conflitto di tale clausola contrattuale con la convenzione base vigente e con la recente Legge 18.11.1998 n.415; precisa peraltro, che, qualora si dovesse comunque rendere necessaria la sua adozione, occorre che il suddetto articolo 8 contenga alcune modificazioni che vengono recepite nella nuova formulazione.

Dà quindi mandato al Presidente di trasmettere il documento, come modificato e con le considerazioni esposte, al Ministro dei Lavori Pubblici per le decisioni che riterrà opportuno assumere al riguardo.

Il Collegio dei revisori ritiene che le perplessità d'ordine tecnico-giuridico manifestate da alcuni membri del Consiglio in ordine all'articolo 8, possono essere superate da una più puntuale identificazione della configurazione giuridica organizzativa della commissione, in modo da evitare difformità con la legislazione in vigore e con la normativa comunitaria.

A questo punto della riunione il Presidente con il consenso di tutti i presenti anticipa la

-OMISSIS-

-OMISSIS-

Il Presidente sottopone quindi all'esame dei presenti il documento contenente il testo di schema di convenzione tipo trasmesso dal Ministero dei Lavori Pubblici, raffrontato con il testo proposto dalla Direzione, documenti che vengono acquisiti agli atti.

Al riguardo il Presidente fa presente, per completezza di informazione, che è stato acquisito un parere di un noto civilista, che ha effettuato un primo esame dello schema in questione riservandosi di effettuare un supplemento di istruttoria su alcune delicate questioni onde pervenire a conclusioni maggiormente argomentate. Nel contempo sono stati avviati una serie di incontri con le singole Società concessionarie al fine di pervenire alla definizione di tutti gli aspetti propedeutici alla revisione dei vigenti atti convenzionali alla luce degli indirizzi emanati con la Direttiva interministeriale del 20.10.1998. Il Presidente fa presente che, essendo emerse nel corso delle suddette riunioni posizioni divergenti rispetto al modo di interpretare la direttiva stessa - in particolare per quanto attiene alla metodologia da adottare per la quantificazione del contenzioso tariffario, all'individuazione del Margine Operativo Lordo (M.O.L.) ed alla data di

scadenza delle concessioni in essere - si è ritenuto opportuno, per l'urgenza che rivestono tali argomenti ed al fine di assumere comportamenti omogenei ed unitari in presenza di situazioni di fatto differenziate, rappresentare le suddette problematiche e le interpretazioni adottate dall'Ente al Ministero dei Lavori Pubblici, con lettera del 27 gennaio u. s. - che viene acquisita agli atti - e di cui il Presidente invita l'Ing. Sabato a dare lettura.

Terminata la lettura, su invito del Presidente, l'Ing. Sabato passa ad illustrare il testo di schema di convenzione tipo nelle due formulazioni presentate.

Nel corso dell'esposizione vengono richiesti chiarimenti e formulate osservazioni e suggerimenti da parte di tutti i Consiglieri.

Al termine dell'esame del testo, il Consigliere Migliavacca chiede notizie in merito ai due atti convenzionali a suo tempo stipulati rispettivamente con le Società concessionarie Brennero e RAV e se è stato attuato l'adeguamento tariffario previsto nei rispettivi piani finanziari.

Il Presidente fa presente che le convenzioni già stipulate con la Società Brennero e RAV non sono state ancora approvate dal Ministero; ritiene pertanto che anche queste convenzioni dovranno essere rivisitate

alla luce della direttiva in questione, procedendo alla elaborazione di atti aggiuntivi per recepire i nuovi indirizzi, quali ad esempio la clausola per regolare il "subentro".

Per quanto attiene gli adeguamenti tariffari previsti nei nuovi piani finanziari gli stessi non potranno avere corso finché gli atti convenzionali non saranno approvati e registrati.

Alle ore 20,00 il Consiglio, tenuto conto delle considerazioni espresse nel corso della riunione, invita gli uffici a predisporre un testo di schema di convenzione tipo che recepisca le osservazioni via via formulate, testo che si riserva di definire ed approvare nel prosieguo della presente riunione che, per la tarda ora, viene aggiornata, con il consenso di tutti i presenti, al prossimo 3 febbraio alle ore 14,00.

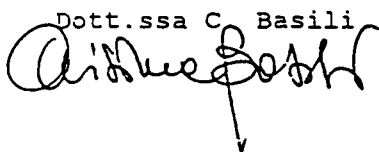
Il Presidente ringrazia gli intervenuti e dichiara chiusa la seduta.

IL PRESIDENTE

Dott. G. D'Angiolino

IL SEGRETARIO

Dott.ssa C. Basili



ALLEG. 16.2**CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE****ADUNANZA DEL 11.2.1999 - ORE 11,00****V E R B A L E n. 4**

Il giorno 11.2.1999, alle ore 11,00, nella sede di via Monzambano n.10 - 00185 Roma - si è riunito il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS, - Ente nazionale per le strade.

Sono presenti alla seduta i Signori:

- | | |
|--------------------------------|-------------|
| - Dott. Giuseppe D'ANGIOLINO | Presidente |
| - Prof. Arch. Sergio BASILE | Consigliere |
| - Prof. Alessandro MIGLIAVACCA | " |
| - Prof. Lanfranco SENN | " |
| - Prof. Paolo URBANI | " |

Partecipano alla seduta:

- | | |
|--------------------------------|---|
| - Dott. Arnaldo RICCIUTO | Presidente del Collegio
dei revisori |
| - Dott. Luciano NOVELLA | Membro effettivo del
Collegio dei revisori |
| - Dott. Pasquale STRACQUADANIO | " |

Assiste alla seduta:

- | | |
|-----------------------|---|
| Dott. Mario POLIFRONI | Presidente di Sez.
della Corte dei conti |
|-----------------------|---|

Magistrato delegato

al controllo

Dott.ssa Cristina BASILI

Segretario

Il Presidente, constatata la regolarità della convocazione e la validità della costituzione dell'odierna riunione, preso atto della partecipazione dell'intero Consiglio, dell'intero Collegio dei Revisori, nonché del Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo, con il consenso di tutti i presenti, procede ad integrare l'Ordine del giorno, che risulta il seguente:

- 1) Approvazione verbale del 28.1.1999;
- 2) Informative del Presidente;
- 3) Schema di convenzione tipo Società concessionarie;
- 4) 2° Atto aggiuntivo Convenzione Autostrade
- 5) A5 Autostrada Monte Bianco-Aosta - Tronco Courmayeur (Entrevès) - Morgex - Lotto 3: acquisizione parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici -
- 6) S.S.258 "Marecchiese" - Tronco S. Angelo in Vado - Lunano - 2° perizia di variante tecnica e suppletiva con riduzione d'intervento -
- 7) Appalto del servizio sostitutivo di mensa a mezzo buoni pasto;
- 8) Varie ed eventuali.

Il Presidente, dichiarata aperta la seduta, passa

a trattare gli argomenti iscritti all'O.d.G. iniziando dall'arg. n. 1):

Approvazione verbali del 28.1.1999

Previo il recepimento immediato di alcune rettifiche ed integrazioni, vengono approvati i verbali dell'adunanza tenutasi il 28.01.1999 e proseguita il 3.02.1999.

Viene invitato a partecipare il Direttore Ing. Sabato ed il personale della Direzione Autostrade e Trafori.

Si passa a trattare l'argomento n. 3):

Schema di convenzione tipo Società concessionarie;

Il Presidente sottopone all'attenzione dei presenti la nuova bozza di schema di convenzione tipo, che tiene conto delle considerazioni e dei suggerimenti espressi dal Consiglio nella precedente riunione consiliare.

Su invito del Presidente il Direttore Ing. Sabato passa ad illustrare il documento nelle premesse e nell'articolato, soffermandosi sulle modifiche apportate, sostanzialmente di carattere tecnico.

Segue un ampia ed approfondita disamina nel corso della quale vengono recepite nel testo di schema di

convenzione ulteriori osservazioni formulate dai presenti.

Inoltre su richiesta di alcuni Consiglieri, il Presidente precisa che il Ministero dei Lavori Pubblici non ha ancora fornito i chiarimenti richiesti dall'Ente con lettera del 27 gennaio u.s., di cui si è esposto nella precedente riunione del 28 gennaio u.s. (cfr. pag.31) e che l'Avvocatura Generale dello Stato non ha espresso ad oggi il proprio parere in merito alle tipologie di contenzioso non disciplinate dalla direttiva interministeriale del 20 ottobre 1998.

Pertanto, al fine di ottenere un rapido riscontro alle varie problematiche - propedeutico per la definizione degli accordi con le singole concessionarie - si provvederà a sollecitare nei prossimi giorni rispettivamente il Ministero dei Lavori Pubblici e l'Avvocatura Generale di Stato.

Il Consiglio, dopo approfondito dibattito:

- tenuto conto degli indirizzi espressi dalla direttiva del 20 ottobre 1998 emanata dal Ministero dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministero del Tesoro, del Bilancio e della P.E. e registrata dalla Corte dei conti il 18 dicembre 1998;
- preso atto delle problematiche sollevate ed evidenziate in materia dal Magistrato nelle

precedenti adunanze del 10.12.1998, del 13 gennaio u.s. nonché, in particolare, del 28 gennaio successivo;

- considerata l'importanza e l'urgenza di completare l'iter procedurale per la definizione degli strumenti convenzionali e di fornire un contributo concreto e fattivo all'attuazione del complesso processo di riordino del sistema delle concessioni autostradali;
- ritenuto quindi di dover dare attuazione alla citata direttiva pur in presenza di un quadro di incertezza, non avendo ancora ricevuto risposte alle richieste di parere formulate rispettivamente al Ministero ed all'Avvocatura Generale di Stato;
- atteso che si è proceduto a completare l'esame dello schema di convenzione tipo, nelle more della definizione degli elementi di dubbio espressi dallo stesso Magistrato,

all'unanimità delibera

di approvare lo schema di convenzione tipo, definito recependo i contenuti della direttiva stessa e nel rispetto dei termini previsti dal CIPE come indicati dal Ministero, salvo procedere ad eventuali rettifiche in ordine ai chiarimenti richiesti.

Alle ore 15,00 la seduta viene momentaneamente sospesa per riprendere alle ore 15,30.

Si passa a trattare l'argomento n. 4):

2° Atto aggiuntivo Convenzione Autostrade -

Il Presidente dà notizia che, in linea con il mandato ricevuto dal Consiglio, ha provveduto in data 29 gennaio u. s. a trasmettere al Ministro dei Lavori Pubblici il testo del 2° atto aggiuntivo alla convenzione Autostrade, così come approvato, rappresentando le considerazioni formulate in merito all'istituzione di una Commissione nominata dal Ministero per l'aggiudicazione dei lavori.

A seguito della trasmissione del documento si sono tenute presso il Ministero delle riunioni per illustrare le modifiche apportate, nel corso delle quali i rappresentanti del Ministero hanno fornito ragguagli in merito alle intese intercorse con la Comunità Europea relativamente all'istituzione della suindicata Commissione.

Il Presidente, nell'evidenziare l'ampio risalto dato dalla stampa alla vicenda ed in particolare alle decisioni rimesse in capo al Consiglio dell'Anas ed agli eventuali riflessi sul processo di privatizzazione della Società Autostrade, al fine di

acquisire una compiuta informativa e consentire all'Ente, nell'ambito delle proprie competenze, una attenta valutazione di tutti gli aspetti della questione inerente alla Società Autostrade, ha richiesto al Ministero la documentazione relativa ai rapporti intercorsi con la Comunità Europea.

Il Presidente mette quindi a disposizione dei presenti quanto trasmesso in data odierna dal Ministero dei Lavori Pubblici e precisamente la comunicazione del 7.01.1999 della Commissione Europea - avente ad oggetto la Società Autostrade - ed inoltre la precedente corrispondenza intercorsa tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri (lettera del 10.06.1998) e la Commissione Europea (lettera del 30.07.1998), documentazione che viene tutta acquisita agli atti.

Segue un ampio dibattito a cui partecipano tutti i presenti, nel corso del quale viene data lettura della suddetta corrispondenza e viene discusso ed esaminato il contenuto dell'art.10 raffrontandolo con quanto disposto dalla sopravvenuta normativa ex Merloni-ter.

Al termine della discussione, il Consiglio - tenuto conto di quanto è stato argomentato e rappresentato dal Ministero dei Lavori Pubblici;

- ritenuto che il Consiglio abbia responsabilmente adempiuto ai propri compiti, assumendo tempestivamente le decisioni di competenza, anche al fine di favorire il processo di privatizzazione della Società Autostrade deciso dal Governo;
- preso atto degli impegni assunti dal Governo Italiano nei confronti della Comunità Europea relativamente alla corrispondenza sopra citata e di cui il Consiglio è venuto solo oggi a conoscenza;
- considerato che l'atto aggiuntivo in questione sarà sottoposto al controllo preventivo della Corte dei conti per l'ammissione al visto e conseguente registrazione

all'unanimità delibera

di recepire nello schema di atto aggiuntivo, già approvato nella seduta del 28 gennaio u.s., l'art.10 nel testo a suo tempo ipotizzato dallo stesso Ministero dei Lavori Pubblici.

Il personale della Direzione Centrale Autostrade e Trafori lascia la riunione.

Si passa a trattare l'argomento n. 5)

A5 Autostrada Monte Bianco-Aosta - Tronco Courmayeur
(Entrevès) - Morgex - Lotto 3: acquisizione parere del

-OMISSIS-

-OMISSIS-

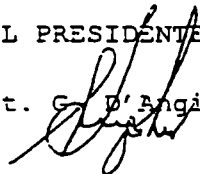
l'integrazione dell'importo nella misura proposta.

Il Consiglio conclude i propri lavori fissando il calendario delle prossime adunanze per i giorni 25 febbraio, 9, 16 e 23 marzo p.v.

Alle ore 20.00, nulla essendovi da trattare al punto "Informativa del Presidente" e da deliberare in sede di "Varie ed eventuali", il Presidente ringrazia gli intervenuti e dichiara chiusa la seduta.

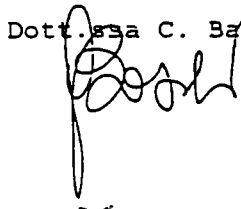
IL PRESIDENTE

Dott. G. D'Angiolino



IL SEGRETARIO

Dott.ssa C. Basili



ALLEG. 17



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

N.° 55. TESORO '97

Regista di Fidejuss.

N.°

10 GIU. 1998

A SE l'ambasciatore
Luigi Guidobono Carvalchini Garofoli
Rappresentante permanente d'Italia
presso l'UE

OGGETTO: proroga della concessione alla società Autostrade e ~~affidamento~~ alla stessa della realizzazione e gestione del tratto Agliò-Cortigalliana Autostrade Al Bologna Firenze.

1. Con riferimento a quanto richiesto dalla Commissione europea, Direzione generale XV, con nota 1° dicembre 1997, si comunicano i seguenti elementi di risposta, concernenti con le amministrazioni interessate.

La convenzione stipulata in data 4 agosto 1997 tra ANAS e società Autostrade ha dato, tra l'altro, attuazione all'art. 14 del decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito con modificazioni della legge n. 339 del 1992, norma che prevedeva la proroga di vent'anni delle concessioni, allo scopo di favorire la privatizzazione degli enti pubblici di gestione delle partecipazioni statali, tra i quali l'IRI, e le società degli stessi partecipati.

La società Autostrade, in forza di concessione ormai risale nel tempo (legge 28 marzo 1968, n. 385), gestisce un monopolio naturale, costituito dalla rete autostradale già realizzata. E', anzi, vicina l'attribuzione alla costruzione di nuove autostrade (art. 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, e art. 14 della legge 12 agosto 1982, n. 531), divieto derogato solo per dare luogo a completamenti delle autostrade già esistenti ed al loro adeguamento alle aumentate esigenze del traffico.

Il Governo italiano ha da tempo deciso la privatizzazione della società Autostrade, nel più generale quadro della privatizzazione delle società partecipate dallo Stato (decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito dalla legge 30 luglio 1994, n. 474) e della riduzione del debito pubblico, anche attraverso la devoluzione delle emesse e dei titoli derivanti dalla dissimulazione delle partecipazioni azionarie al Fondo per l'ammodernamento dei titoli di Stato (legge 27 ottobre 1993, n. 432). Tale finalità costituirà, com'è noto, adempimento degli impegni assunti dal Governo italiano nei confronti della Commissione europea e, più in particolare, dell'accordo Andreessen-Van Miert del luglio 1993.

Detta privatizzazione è già ad un passo molto avanzato, essa è stata deliberata il 16 maggio 1997 dal Consiglio dei Ministri, previa acquisizione del parere delle Commissioni parlamentari e del Consiglio di Stato, con le seguenti modalità:

- esclusione della *golden share*, e cioè dei poteri speciali di cui all'art. 2, comma 1, del citato decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332;
- ricorso ad entrambe le modalità di alienazione delle azioni, previste dall'art. 1, comma 2, del citato decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, e cioè, congiuntamente, all'offerta pubblica di vendita e alla transativa diretta con potenziali acquirenti, al fine di realizzare un azionariato diffuso e contestualmente la stabilità societaria;
- garanzia del rispetto dei principi di trasparenza e di par condicio tra tutti i concorrenti ed esclusione di partecipazioni azionarie che comportino significativi conflitti di interessi, in particolare con riferimento alle imprese che operino prevalentemente nel settore delle costruzioni e delle mobilità.

La prorga della commissione, secondo le finalità dello stesso decreto-legge n. 333 del 1992, è volta a favorire il raggiungimento dell'equilibrio finanziario della società, a renderla più attrattiva per gli investitori e, quindi, a favorire la privatizzazione. La società, infatti, gestisce un'attività che è condizionata in modo rilevante dal potere tariffario del Governo; la durata della concessione, coerentemente al principio di proporzionalità, deve, in presenza di tale condizionamento esterno, essere corrispondente alla copertura dei costi sostenuti dal concessionario per obbligo contenzioso nei confronti del concedente, quali i recenti lavori per la celebrazione delle manifestazioni colombiane, per i quali il prolungamento della concessione, pur previsto dalla legge, non è stato in concreto disposto. Con la proroga, com'è detto espressamente nella convenzione che attua la previsione legale sopra richiamata, si pone anche fine al contenzioso insorto per tale motivo.

2. Può ora presentarsi ai rilievi della Direzione XV, che richiama la direttiva lavori e la disposizione di quest'ultima riguardante la concessione di lavori pubblici.

Essendo preciso intendimento del Governo italiano procedere senza indugi alla privatizzazione della società Autostrade, non si intende qui svolgere argomentazioni e sospensioni concernenti l'origine economica e della sua sostanziale aderenza alle direttive comunitarie. Si ribadisce, pertanto, per una migliore ricostruzione del fatto, che, pur essendo qualificata come concessionaria di costruzione e gestione, Autostrade non esegue da sé i lavori rilevanti per la cinta direttiva, bensì li affida con appalti pubblici a terzi, applicando le direttive europee. Per questo concerne i lavori, un tale obbligo deriva dall'art. 2, comma 2, lettera b), della legge n. 109 del 1994. Per quanto concerne, invece, le forniture ed i servizi analogo obbligo discende dall'art. 19 della convenzione.

Secondo le norme comunitarie sono stati recentemente aggiudicati i seguenti lavori:

- aut. Milano-Napoli, tratto Orte-Fano (Settembre '96);
- aut. Milano-Napoli, tratto Sesto Marone-Bisbino di Lingello, (ottobre '96);
- aut. Genova-Savona, collegamento con la Torino-Genova-Savona (marzo '97);
- aut. Milano-Napoli, nuovo svincolo e stazione di Soriano, (ottobre '97);
- Foro pilota della variante di valico Agio-Cenova (Ene '97).

Il Governo italiano riconosce, peraltro, che la terminologia utilizzata dalla normativa nazionale e dalla concessione contengono un elemento di ambiguità. Si è allora cercato di definire una disciplina normativa tale da escludere la configurazione del rapporto come concessione di costruzione e gestione, senza però incidere sul primo finanziamento della società, che è quotata in borsa e che sarà a breve privatizzata. Tale ricerca ha comportato, per la difficoltà dei problemi, il ritardo nella risposta alla lettera della Direzione XV.

All'esito di tale approfondimento, la soluzione è stata rinvenuta in una ridefinizione della convenzione tra concedente e concessionario, che costituisce la normativa disciplinante della concessione, consistente nello scorporo da quest'ultima dell'affidamento dei lavori e nella previsione che a detto affidamento provveda un organo pubblico. Detto organo sarà costituito da una Commissione nominata dal Ministro dei lavori pubblici, in modo che siano assicurate l'indipendenza e la competenza dei componenti; la Commissione provvederà al lancio e all'aggiudicazione delle relative gare, nel rispetto delle norme nazionali e comunitarie. Il contratto, e quindi il costo dei lavori così aggiudicati, continuerà a gravare su Autostrade, essendo previsti nel piano finanziario della concessione. La società stessa metterà a disposizione della Commissione aggiudicatrice le proprie conoscenze tecniche e lo specifico know how ai fini dell'assistenza tecnica nell'elaborazione degli atti di gara da parte della Commissione medesima.

Sempre con riferimento ai lavori ed alle richieste specifiche della Direzione, va precisato che la cosiddetta variante di valico, nel tratto Aglio-Carova, continuerà - come per le altre corsie - adeguamento della concessione già in atto alle accertate esigenze di traffico e di sicurezza. Detti varianti sarà affidata a terzi con gara comunitaria, come del resto è già stato fatto per la realizzazione del sito pilota della galleria.

3. Per effetto dello scorporo sopra menzionato, la concessione si configurerà in modo ancora più netto come concessione di servizi necessari alla gestione della rete autostradale e del connesso servizio pubblico.

La rete autostradale è, infatti, un'infrastruttura per la prestazione di un servizio agli automobilisti, qualificato - dal richiamato parere del Consiglio di Stato - come servizio pubblico. L'infrastruttura, che ha un'estensione di 2.854,6 km e su cui si svolge gran parte del trasporto nazionale su gomma, è aperta alla generalità, sia pure a pagamento.

Per non essere stata messa alcuna specifica considerazione della Direzione XV sulla parte servizi, si osserva - in spirito di collaborazione - che i servizi assicurati 24 ore su 24 agli utenti dalla società Autostrade sono:

a) il controllo dell'accesso alla rete e l'esazione del pedaggio (220 stazioni che occupano circa 4.000 unità di personale, pari al 54% del totale);