

posseduto dalla Società nei settori della programmazione, progettazione di opere, direzione dei lavori e manutenzione delle strade e autostrade, in relazione alle avanzate tecnologie da essa applicate nell'espletamento della propria attività istituzionale.

Ciò ha consentito ad ANAS di impegnarsi maggiormente nei confronti dei Paesi esteri, sviluppando iniziative già avviate ed avviando contatti con le autorità governative di nuovi Paesi, come pure di avviare la partecipazione ai progetti di ricerca europei.

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

- il Memorandum di Intenti sul Programma di Cooperazione fra le Amministrazioni stradali italiana e indiana firmato a Roma il 5 ottobre 2005;
- l'assistenza tecnica al Segretariato del Corridoio Paneuropeo VIII (Albania, Macedonia, Bulgaria), che unisce il Mare Adriatico al Mar Nero;
- la partecipazione, nell'ambito del Consorzio C.I.I.T.I., a due programmi di formazione relativi al Piano Nazionale dei Trasporti Iracheni ed allo studio trasportistico multimodale del Sud Iraq;
- l'accordo con il Ministero delle Infrastrutture venezuelano;
- la partecipazione nel settembre 2006 alla missione governativa italiana in Cina;
- l'accordo di cooperazione con l'omologo ente di gestione delle strade della Federazione Russa (febbraio 2006);
- l'accordo quadro di cooperazione con l'omologo ente di gestione delle 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 dirette alla collaborazione tra ANAS e l'ente gestore delle strade della Repubblica di Macedonia.

ANAS ha inoltre partecipato nel corso del 2006 a gare internazionali per l'assistenza tecnica e servizi di ingegneria per i gestori stradali e autostradali di Ucraina, Serbia, Siria, Romania e Bulgaria.

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" per un importo di euro 344.670,00.

4.13. Licenze e concessioni sul sedime stradale

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 2006 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 territorio²⁴.

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.

4.14. Convenzioni con le Regioni. Rinvio.

Nel 2006 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) e, nel gennaio 2008, della «Autostrade del Molise Spa», nonché al protocollo d'intesa sottoscritto con la Regione Lazio.

Più dettagliati elementi informativi su tale azione, qualificata come forma di «federalismo stradale», sono stati forniti più indietro al § 1.2., cui pertanto si rinvia.

²⁴ 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.

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

L'esercizio 2006, 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 2006 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 ai 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.

4.15.1. Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria

Prioritari obiettivi sono stati nel 2006 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 31.12.2006 l'importo complessivo finanziato dei lavori, al lordo dei ribassi d'asta, ammontava a 6.019 mln/euro.

Di seguito si riporta la situazione aggiornata dei lavori per ciascuno dei sei macrolotti nei quali i 443,4 km dell'opera sono suddivisi.

Macrolotto n. 1

Si estende per km. 28,5. L'importo netto di investimento è pari a circa 597 mln/euro. I lavori sono tuttora in corso. Alla data del 31.12.2006 la spesa prevista ammontava a 302 mln/euro.

Macrolotto n. 2

Si estende per km. 31. L'importo lordo dell'investimento è pari a circa 1.038,99 mln/euro. I lavori, per un importo lordo di 789,1 mln/euro sono stati aggiudicati nel maggio 2006, il contratto con il Contraente generale è stato sottoscritto nel novembre 2006 e la prima consegna dei lavori è avvenuta nel

dicembre 2006.

Macrolotto n. 3

Si estende per km. 67,5 ed è stato suddiviso in quattro parti. Nella seduta del Cda del 10.5.2007 è stata approvata la progettazione definitiva della Parte 1 per 532,7 mln/euro.

Macrolotto 4

Si estende per complessivi km. 44,5 ed è stato suddiviso in due parti: 4a e 4b.

Macrolotto n. 4a

Si estende per km. 26,3. La progettazione definitiva è in corso di redazione.

Macrolotto n. 4b

Si estende per km. 18,2. La gara è stata aggiudicata in via definitiva nel giugno 2006. Il progetto esecutivo del Contraente Generale è stato approvato nel luglio del 2007 per 403,9 mln/euro

Macrolotto n. 5

Si estende per km. 28,9. L'importo netto dell'investimento è pari a 1.065,19 mln/euro. I lavori sono stati consegnati nel marzo 2006.

Macrolotto n. 6

Si estende per km. 19,6 e l'importo netto dell'investimento è pari a circa 601 mln/euro. Nel marzo 2007 il Cda ha approvato il progetto esecutivo dell'opera.

4.15.2. 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.

4.15.3. A19 Palermo-Catania

Alla fine del 2006 risultavano ultimati lavori di riqualifica e manutenzione straordinaria per circa 22 mln/euro, mentre risultavano in corso lavori per circa 68 mln/euro.

4.15.4. A29 Palermo-Mazara del Vallo

Alla fine del 2006 risultavano ultimati lavori di riqualifica e manutenzione

straordinaria per circa 46,6 mln/euro, mentre risultavano in corso lavori per circa 40 mln/euro.

4.15.5. Autostrada Catania-Siracusa

Si estende per circa 70 km.

Alla fine del 2006 era in esercizio una doppia carreggiata a due corsie per km. 45 e si registrava un avanzamento di spesa di 153,7 mln/euro, pari al 32,5% dell'importo complessivo dell'affidamento.

4.15.6. 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 di ammodernamento del tratto di 18,5 km. compreso nel Quadrante Nord-Ovest, con un impegno finanziario di circa 613 mln/euro.

Il completamento dei lavori è previsto entro il 2008.

4.15.7. Autostrada Roma-Fiumicino

Si estende per km. 18,5. Sono in corso lavori di viabilità complanare di collegamento all'autostrada dell'importo complessivo di circa 103,1 mln/euro, di cui 82,2 per lavori. L'avanzamento dei lavori era pari, al 31.12.2006, a circa i due terzi dell'opera.

5. Il sistema concessorio e i relativi esiti gestionali

5.1. Quadro generale delle concessionarie

Al 31 dicembre 2006 il servizio autostradale in regime concessorio risultava gestito da n. 27 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 spa	2.866,9
Autostrada del Brennero	314,0
Strada dei Parchi	281,4
Consorzio Autostrade Siciliane	267,4
Milano Serravalle - Milano Tangenziali spa	183,9
Autostrada Brescia-Padova spa	182,5
Autovie Venete spa	182,5
SATAP spa Tronco A21	164,9
SALT Ligure Toscana spa	150,3
ATIVA spa	150,1
SATAP spa Tronco A4	119,5
Torino-Savona spa	116,3
Autostrada dei Fiori spa	113,4
Autocamionale della Cisa spa	101,0
Autostrade Centro Padane spa	85,6
SITAF spa (Traforo del Frejus)	79,1
Soc. Autostrade Valdostane spa (SAV)	67,4
Autostrade Meridionali spa (SAM)	57,3
Autostrada di Venezia e Padova spa	41,8
Società Autostrada Tirrenica spa (SAT)	36,6
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta spa (RAV)	27,1
Tangenziale di Napoli spa	19,6
Trafo del Monte Bianco spa	5,8
Trafo del Gran San Bernardo spa	5,8
Pedemontana Lombarda (*)	0,0
Brebemi Spa (*)	0,0
Asti-Cuneo S.p.A. (**)	90,5
Totale	5.710,7

(*) Si precisa che tali concessionarie sono in realtà concessionarie di CAL.

(**) I km in esercizio riportati in tabella si riferiscono al totale dell'intero tracciato. Alla data del 31 dicembre 2006, risultavano effettivamente in esercizio 10,4 km pari all'11,5% dell'intera opera.

5.2. Evoluzione della disciplina normativa in materia di concessioni autostradali

5.2.1. La convenzione unica

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

Per quanto riguarda il più recente periodo, rileva il decreto legge 262 del 3 ottobre 2006 - convertito 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 e che si riassumono nelle seguenti:

- 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).

Nella sua formulazione la convenzione unica è stata inizialmente oggetto di controversia tra il Governo italiano e la Commissione UE.

Peraltro con una direttiva del 30 luglio 2007 il Ministro delle infrastrutture ha di fatto limitato l'applicabilità dell'anzidetta convenzione ai soli casi di scadenza naturale della convenzione in essere e di rinegoziazione di quest'ultima tra le parti.

Tra le prime applicazioni della nuova convenzione vanno menzionate quelle con le Società concessionarie Asti-Cuneo e Autostrade per l'Italia ed altre sette, seguite più di recente (novembre 2007) da Autovie Venete (che gestisce la Venezia-Trieste e diramazioni), Autostrade Centropadane (che gestisce la Piacenza-

Brescia e diramazione Fiorenzuola d'Adda), Ativa (che gestisce la A5 Torino-Valle d'Aosta e il sistema delle tangenziali di Torino) e Serravalle (che gestisce la A7 e il sistema delle tangenziali di Milano), per un totale di investimenti di oltre 30 miliardi di euro.

5.2.2. La direttiva del CIPE n. 39 del 15 giugno 2007

Il quadro regolatorio delle concessioni autostradali è stato ulteriormente integrato con l'emanazione della direttiva CIPE n. 39 del 15 giugno 2007 che sostituisce la direttiva n. 1 del 26 gennaio 2007 in materia di regolazione economica del settore autostradale.

Essa prevede una serie di norme in applicazione della legge 282/2006 in materia di:

- costi²⁵ 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.

5.2.3. La direttiva interministeriale del 30 luglio 2007

In data 30 luglio 2007 il Ministro delle infrastrutture, di concerto con quello dell'economia e finanze, ha emanato una direttiva sui "criteri di autorizzazione del concessionario autostradale alle modificazioni derivanti da concentrazione comunitaria" (G.U. n. 224 del 26.9.2007 e 228 del 1°.10.2007) di cui all'art. 21.4 del Regolamento CE n. 139/2004.

La direttiva sottolinea che l'obiettivo di interesse pubblico, che è alla base delle concessioni autostradali, è la sana gestione della rete autostradale, nel senso

²⁵ La direttiva dichiara ammissibili ai fini delle determinazioni tariffarie i costi di cui alle voci 6, 7, 8, 9, 11, e 14 dell'art. 2425 del codice civile direttamente imputabili alle attività di gestione autostradale ovvero indirettamente imputabili alle stesse quali quota di pertinenza delle spese generali secondo criteri oggettivi e trasparenti. Circa poi i costi di rimborso e di remunerazione del capitale, la direttiva introduce il principio per cui le immobilizzazioni in corso sono ammesse a remunerazione in ragione del grado di realizzazione dell'investimento e i costi di remunerazione del capitale sono determinati in base al tasso riconosciuto di congrua remunerazione, tasso determinato con il metodo del *weighted average capital cost* (WACC), ossia del costo medio ponderato del capitale.

che gli eventi che riguardano il concessionario in nessun caso possono recare pregiudizio al pubblico interesse ad una gestione dell'autostrada in piena sicurezza per gli utenti e con l'effettuazione dei necessari investimenti di mantenimento e sviluppo della rete autostradale in relazione a mutamenti del volume del traffico.

Quanto al trasferimento delle concessioni, la direttiva lo subordina alla duplice condizione che il nuovo concessionario assuma tutti gli impegni esistenti in capo al precedente concessionario e che esso sia in grado di ottemperare a tali obblighi.

Essa introduce inoltre, per la procedura di autorizzazione al trasferimento della concessione, il termine di 90 giorni per l'adozione di una decisione, positiva o negativa che sia.

5.2.4. La nuova convenzione tra ANAS e ASPI

Una concreta applicazione della convenzione unica ha riguardato di recente 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 ASPI ed ANAS ha avuto inizio con la sottoposizione di una bozza di nuova convenzione ai rispettivi consigli di amministrazione, i quali l'hanno poi approvata nel corso del mese di ottobre 2007.

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 dal medesimo controllante, o ad esso collegate, 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; 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;
- 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. 20: il concessionario rinuncia al recupero dello scostamento tra inflazione reale e programmata registrato nell'ultimo quinquennio 2003-2007.

La nuova convenzione, sottoposta al preventivo esame dei NARS ed alla successiva approvazione da parte del CIPE, dovrà essere ulteriormente sottoposta all'esame delle competenti commissioni parlamentari.

5.3. Gli introiti da canoni annui

Gli introiti da canoni annui gravanti sulle concessionarie sono complessivamente ammontati nel 2006 a 5.540.205,04 euro, con un aumento del 9,9% rispetto a quelli realizzati nel 2005 (5.040.576,29 euro) e del 17,5% rispetto a quelli realizzati nel 2004 (4.713.880,86).

Di seguito si riporta il quadro degli introiti relativi al triennio 2004-2006, distinti per singole concessionarie.

**Ricavi fatturati da ANAS Spa dalle autostrade concesse
a titolo di canoni annui nel triennio 2004-2006**

Società concessionarie	2004	2005	2006
Autostrade per l'Italia spa	3.548.402,28	3.700.702,11	3.873.074,51
Autostrada del Brennero	93.198,41	93.524,25	96.434,42
SATAP Torino-Piacenza spa	169.702,08	230.445,20	326.812,73
Strada dei Parchi	49.135,98	49.507,78	67.381,06
Consorzio Autostrade Siciliane	30.707,99	31.793,41	32.209,10
Autostrada Brescia-Padova spa	110.582,31	116.996,19	117.098,18
Autovie Venete spa	76.870,02	71.726,25	80.310,48
SALT Ligure Toscana spa	125.762,13	134.274,64	146.366,51
Torino-Savona spa	25.596,38	27.311,62	26.860,94
Autostrada dei Fiori spa	121.541,39	140.546,79	149.666,59
Autocamionale della Cisa spa	26.271,42	114.994,10	124.166,48
Autostrade Centro Padane spa	19.362,00	19.600,00	22.858,50
Milano Mare-Milano Tangenziali spa	93.593,24	88.408,52	96.221,71
SITAF spa (Traforo del Frejus)	15.192,19	15.852,54	16.610,09
Torino-Ivrea-Valle d'Aosta spa	75.553,32	74.013,78	195.012,71
Soc. Autostrade Valdostane spa	13.676,70	17.021,18	17.548,79
Autostrade Meridionali spa	29.300,93	28.245,70	31.207,00
Società Autostrada Tirrenica spa	23.842,91	16.506,62	16.185,64
RAV spa	113,23	95,66	49,11
Autostrada di Venezia e Padova spa	23.617,55	24.208,21	59.478,91
Tangenziale di Napoli spa	41.858,40	44.801,74	44.651,58
Totali	4.713.880,86	5.040.576,29	5.540.205,04

fonte: ANAS.

Dalla tabella si desume che il maggior volume di introiti da canoni annui conseguiti nel 2006 è pervenuto ad ANAS da ASPI (circa 3,9 mln/euro su un totale di circa 5,5 mln/euro, pari a circa il 70% del totale) e che l'aumento degli introiti nell'arco del triennio 2004-2006 è stato del 17,5 per cento.

5.4. 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, sulle tariffe di pedaggio di tutte le autostrade, un sovrapprezzo 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 stimabile in euro 207 milioni circa per l'anno 2007, in euro 259 milioni circa per il 2008 ed in euro 310 milioni circa per gli anni 2009 e seguenti.

5.5. Attività di controllo di ANAS Spa sulle concessionarie

Come riportato nella precedente relazione (§ 5.8.1), 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 attribuitole dalla convenzione concessoria del 2002.

Come per il precedente esercizio, anche nel 2006 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 cespiti²⁶.

Nel maggio 2006 la Direzione centrale Autostrade e Trafori, allora competente in materia, anche in esito ad apposita richiesta formulata dal Collegio Sindacale (cfr. verbale n. 170 del 13 aprile 2006), aveva elaborato un'apposita procedura volta a definire le modalità operative che gli uffici periferici sono tenuti ad osservare nell'espletamento delle attività di verifica.

Successivamente il nuovo vertice societario, d'intesa con il Ministero vigilante, al fine di assicurare alla funzione di vigilanza e controllo sulle concessionarie la

²⁶ 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.

massima possibile separazione dalla struttura operativa ordinaria della Società, ha provveduto a trasformare la Direzione centrale Autostrade e Trafori, cui competeva fin'allora l'anzidetta funzione, in apposito servizio posto alle dirette dipendenze del Presidente dotato di una propria organizzazione, denominato Ispettorato per la vigilanza sulle concessioni autostradali.

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"*.

A fronte di tale disposto, la Società, d'intesa con il Ministero vigilante, ha operato la scelta di dotare, in una prima fase, l'anzidetto Ispettorato della autonomia come sopra descritta, peraltro solo parzialmente attuata a fronte dell'invito rivolte in tal senso dalla Corte nella precedente Relazione (§ 5.8.5), rinviando la costituzione della società ad una seconda fase.

Quanto all'attività svolta dall'Ispettorato, si segnala l'avvenuta messa in mora di n. 17 società concessionarie per non aver adempiuto all'obbligo di accantonamento del fondo per copertura maggiori costi o nuovi investimenti non previsti in piano finanziario.

5.6. Il Sistema informativo autostrade (SIA)

Il Sistema Informativo Autostrade (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.

5.7. Stato delle principali opere in regime di concessione

Nel corso del 2006 sono stati ultimati ed aperti al traffico vari interventi delle concessionarie ANAS, tra i quali emerge il completamento dei lotti 1, 2 e 3 della Variante di Valico Sasso Marconi-La Quercia dell'importo complessivo di 496,3 mln/euro.

Di seguito si riporta il quadro dei dieci più rilevanti interventi in ordine di importo.

Principali interventi delle concessionarie nel 2006

(in milioni di euro)

Concessionaria	AS	lavori	importo
ASPI	A1	Completam. lotto 3 Variante di Valico	215,5
ASPI	A1	Completam. Lotto 2 Variante di Valico	186,3
ASPI	A1	Completam. Lotto 1 Variante di Valico	94,4
Autovie Venete	A28	Costruz. tratto Pordenone-Conegliano	52,5
ASPI	A1	Ampliam. IV corsia tratto MO-BO lotto 1a	39,3
ASPI	A1	Ampliam. IV corsia tratto MO-BO lotto 2	36,1
Aut. BS-VR-VI-PD	A4	Nuovo casello Soave e collegamenti	28,6
Autocamion. CISA	A15	Completam. Tratto Fornovo-Galleria Valico	22,1
ASPI	A1	Ampliam. IV corsia tratto MO-BO	20,0

A seguire si riporta lo stato dei principali lavori in corso.

a) Autostrada Asti-Cuneo

Per la realizzazione e la gestione dell'opera nel mese di marzo 2006 è stata costituita la Asti-Cuneo Spa, partecipata da ANAS al 35% e per il residuo capitale da operatori privati.

Nel corso del 2007 è stato aperto al traffico un primo lotto funzionale di 11 km, mentre procedono i lavori relativi agli altri lotti.

Per una più dettagliata analisi delle tratte che, ad oggi, risultano aperte al traffico si rimanda alla tabella sottostante:

Tratta	Km in esercizio	Apertura al traffico
Lotto 1 (Massimini-Perucca) e lotto 2 (Perucca-Consovero) del I tronco	10,4	luglio 2006
Lotto 2 del II tronco (Isola d'Asti-Motta di Costigliole)	6,7	aprile 2007
Lotto 3/a del II tronco (Motta di Costigliole-Covone)	4,9	aprile 2007
Lotto 37b-4 del secondo tronco (Govone-Neive-Guarene)	6,0	aprile 2007
Lotto 8 (dal casello dell'autostrada A6 Torino-Savona, in Comune di Cherasco, fino a Marene)	6,8	giugno 2008
Lotto 7	2,5	giugno 2008
totale	37,3	7/2006-6/2008

L'intero tracciato dell'Autostrada Asti-Cuneo è di 90,5 km. Alla data del 31 dicembre 2006, risultavano in esercizio 10,4 km, pari all'11,49% dell'intera opera, mentre alla data del 13 novembre 2007 risultavano in esercizio 37,345 km, pari al 41,27% dell'intera opera. I lotti indicati in tabella sono tutti quelli che dovevano essere realizzati dall'Anas, per un investimento complessivo di circa 500 milioni di euro.

Nel febbraio 2008 la Corte ha registrato le convenzioni tra ANAS e la Società Asti-Cuneo per la realizzazione degli ultimi otto lotti e per la gestione dell'intera tratta autostradale, per un investimento di oltre 1 mld/euro e l'avvio dei cantieri sui circa 53 km di autostrada ancora da realizzare, i cui tempi sono previsti in 4 anni, con ultimazione dei lavori entro il 2011.

I cantieri che partiranno per primi sono quelli relativi al lotto 3-4 Consovero-Cuneo-Castelletto Stura, al lotto 5 Cuneo-S.S. 231 del tronco 1 ed al lotto 1 Isola d'Asti-Rocca Schiavino del tronco 2.

b) Sistema autostradale lombardo

Comprende le AS Pedemontana Lombarda, l'AS Brescia-Bergamo-Milano (c.d. Brebemi) e le tangenziali esterne di Milano.

Il comma 979 dell'articolo unico della Legge Finanziaria 2007 prevede che *"le funzioni ed i poteri"* di soggetto concedente e aggiudicatore, attribuiti ad Anas Spa per la realizzazione della Pedemontana Lombarda, della Brebemi e delle tangenziali esterne di Milano, sono trasferite dalla stessa Anas ad un soggetto di diritto pubblico che subentri in tutti i diritti attivi e passivi inerenti alla realizzazione delle infrastrutture autostradali e che venga appositamente costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa Anas spa e dalla Regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato».

In esecuzione della norma anzidetta, in data 19 febbraio 2007 è stata costituita da parte di ANAS e della Regione Lombardia – attraverso la propria partecipata Infrastrutture Lombarde Spa -, in misura paritetica, la Concessioni Autostradali Lombarde Spa (CAL), cui è stata trasferita la competenza per le predette opere.

Si riporta di seguito lo stato attuale dei tre progetti autostradali.

Brebemi

Acquisiti i pareri favorevoli del CIPE e delle competenti commissioni parlamentari, in data 3 agosto 2007 i Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture hanno sottoscritto la nuova convenzione per la Brebemi dell'importo di 1,5 miliardi di euro, registrata dalla Corte dei conti in data 18 ottobre 2007.

Il progetto definitivo dell'opera è previsto per il febbraio 2008 e l'apertura dei cantieri per il giugno 2009, con il dichiarato obiettivo di realizzare l'intera opera nel 2012.

Pedemontana Lombarda

Con nota del 9 marzo 2006 il Ministero delle infrastrutture ha richiesto ad ANAS la predisposizione di un piano economico-finanziario aggiornato dell'opera, piano acquisito da ANAS da parte della Società costituita per la realizzazione dell'autostrada.

Vi è prevista la realizzazione di un primo stralcio funzionale compreso tra la A8 e la A9 e di parte delle tangenziali di Como e Varese.

La legge finanziaria 2007 ha stanziato per il progetto di autostrada in questione l'importo di 900 milioni di euro.

Dopo il parere favorevole del CIPE e delle competenti commissioni parlamentari, in data 3 agosto 2007 i Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture hanno sottoscritto la nuova convenzione per la Pedemontana lombarda dell'importo di 4,6 miliardi di euro, registrata dalla Corte dei conti in data 18 ottobre 2007.

Il progetto definitivo della prima tratta Cermenate-Dalmine con interconnessione nell'A4 è previsto per il febbraio 2008 e l'apertura dei cantieri per il marzo 2008, con il dichiarato obiettivo di realizzare l'intera opera nel 2015.

Tangenziale Est esterna di Milano

Prima della costituzione della CAL Spa la TEM Spa aveva presentato ad ANAS una proposta ai sensi dell'art. 37 bis della legge 109/1994 per la realizzazione e gestione dell'infrastruttura "Tangenziale Est esterna di Milano" (Tem).

Dichiarata la proposta di pubblico interesse da parte del concedente, il CIPE ha approvato in linea tecnica il progetto preliminare dell'opera, integrato con lo studio di localizzazione urbanistica e di impatto ambientale.

In data 5 novembre 2007 tra Regione Lombardia, Ministero delle infrastrutture, Province di Milano e di Lodi, CAL, ANAS e 5 Comuni in rappresentanza dei 58 interessati è stato firmato l'accordo di programma per la Tem e per il potenziamento del sistema di mobilità dell'area est milanese e del nord lodigiano.

Il principale intervento previsto riguarda la costruzione di un tratto autostradale di 33 km, il quale collegherà l'AS1 a Melegnano con l'AS4 ad Agrate Brianza.

L'apertura dei cantieri è prevista per il dicembre 2010 e il completamento dell'opera entro il 2014.