

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	143
SEDE CONSULTIVA:	
Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione. C. 4434 Governo, approvato dal Senato, ed abb. (Alle Commissioni I e II) (<i>Esame e rinvio</i>)	143
INTERROGAZIONI:	
5-04086 Bocci: Iniziative per superare il contenzioso giudiziario che ostacola il rapido completamento di alcuni lavori sulla Perugia-Ancona	145
ALLEGATO 1 (<i>Testo della risposta</i>)	153
5-04235 Mariani: Sulla cessione di azioni della società concessionaria delle autostrade A24 e A25	146
ALLEGATO 2 (<i>Testo della risposta</i>)	154
5-04579 Lovelli: Sul danneggiamento dei sovrappassi n. 70 e 71 sul territorio di Novi Ligure ..	146
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	156
5-04607 Iannuzzi: Valutazione del nuovo sistema tariffario sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno	146
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	157
COMITATO DEI NOVE:	
Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani. Esame emendamenti C. 3465 Cosenza e C. 4290 Governo, approvato dal Senato-A	147
COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:	
In merito al 6° Rapporto sull'attuazione del Programma delle Infrastrutture strategiche ..	147

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Martedì 20 settembre 2011.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 11.05 alle 11.45.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 20 settembre 2011. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI.

La seduta comincia alle 12.15.

Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione.

C. 4434 Governo, approvato dal Senato, ed abb.
(Alle Commissioni I e II).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, in sostituzione del relatore impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, ricorda che l'esame del provvedimento, a cui sono

state abbinate nel corso dell'*iter* altre proposte di legge, è iniziato il 7 luglio scorso e che, dopo la conclusione della discussione di carattere generale, è stata svolta dalla Commissioni di merito un'indagine conoscitiva di approfondimento.

Successivamente, nella seduta del 15 settembre scorso, il disegno di legge C. 4434, che consta di dieci articoli risultanti da stralci effettuati dal Senato sul testo presentato dal Governo il 4 maggio 2010, è stato adottato come testo base con l'intento di migliorarlo e correggerlo in sede emendativa.

In attesa di conoscere l'eventuale nuovo testo risultante dagli emendamenti approvati che potrebbe essere trasmesso dalle Commissioni di merito, illustra il contenuto del disegno di legge adottato come testo base.

L'articolo 1, in attuazione di convenzioni internazionali in materia di lotta alla corruzione, individua l'autorità nazionale competente a coordinare l'attività di contrasto della corruzione nella pubblica amministrazione nella Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle amministrazioni pubbliche – Civit, di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 150/2009. Viene così modificata l'attuale distribuzione delle competenze in materia, con la sostituzione della Civit, nel ruolo di Autorità nazionale anticorruzione, al Dipartimento della funzione pubblica, che lo ricopre secondo la normativa vigente. Il testo individua anche le funzioni degli altri organi incaricati di funzioni di prevenzione e contrasto dell'illegalità, delineando una collaborazione tra la Civit, il Dipartimento della funzione pubblica e le pubbliche amministrazioni centrali.

L'articolo 2 dispone che la trasparenza dell'attività amministrativa – livello essenziale delle prestazioni concernenti i diritti sociali e civili ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera *m*), della Costituzione – sia assicurata con la pubblicazione, sui siti istituzionali delle pubbliche amministrazioni, delle informazioni relative a procedimenti amministrativi, tra i quali figura la scelta del contraente per l'affidamento di lavori, forniture e servizi,

anche con riferimento alla modalità di selezione prescelta ai sensi del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006. Le pubbliche amministrazioni devono rendere noto, tramite il proprio sito istituzionale, almeno un indirizzo di posta elettronica certificata cui il cittadino possa rivolgersi per trasmettere istanze e dichiarazioni e ricevere informazioni circa i provvedimenti e i procedimenti amministrativi che lo riguardano.

L'articolo 3 modifica l'articolo 53 del decreto legislativo 165/2001 in tema di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di dipendenti pubblici.

L'articolo 4 – introdotto nel corso dell'esame al Senato – mira a tutelare il pubblico dipendente che, fuori dei casi di responsabilità per calunnia o diffamazione, denuncia o riferisce condotte illecite apprese in ragione del suo rapporto di lavoro.

Di particolare interesse per la Commissione, l'articolo 5, anch'esso introdotto dal Senato, individua attività d'impresa particolarmente esposte al rischio di inquinamento mafioso (trasporto di materiali a discarica conto terzi; trasporto e smaltimento di rifiuti a conto terzi; estrazione, fornitura e trasporto di terra e materiali inerti; confezionamento, fornitura e trasporto di calcestruzzo e di bitume; noli a freddo di macchinari; fornitura di ferro lavorato; noli a caldo, qualora il relativo contratto non sia assimilabile al subappalto; autotrasporti conto terzi; guardiania dei cantieri).

Il relativo elenco può essere modificato con decreto ministeriale, adottato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, previo parere delle commissioni parlamentari competenti. La disposizione è finalizzata all'« applicazione delle norme vigenti in materia di controlli antimafia in relazione alle attività d'impresa, mediante gli elenchi di fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori non soggetti a rischio d'inquinamento mafioso ». Il riferimento è alle ccdd. *white list*, introdotte dall'articolo 4, comma 13, del decreto-legge n. 70/2011

(cosiddetto decreto-sviluppo), ovvero l'elenco, presso le prefetture, di fornitori e prestatori di servizi non soggetti a rischio di inquinamento mafioso, cui possono rivolgersi gli esecutori dei lavori, servizi e forniture per i subappalti e subcontratti successivi ai contratti pubblici.

L'articolo 6 contiene una clausola di adeguamento alle disposizioni degli articoli da 1 a 5 per le regioni e province autonome di Trento e Bolzano, ivi compresi gli enti regionali e le amministrazioni del Servizio sanitario nazionale, nonché per gli enti locali. È fatta salva la compatibilità con le disposizioni previste dagli statuti e dalle relative norme di attuazione in materia.

L'articolo 7 dispone in tema di danno all'immagine della pubblica amministrazione, novellando l'articolo 1 della legge 20/1994, che disciplina il giudizio di responsabilità amministrativa. In particolare si prevede: una presunzione relativa sulla quantificazione del danno all'immagine della pubblica amministrazione; la concessione da parte del presidente della sezione della Corte dei conti, nei giudizi di responsabilità amministrativa per il danno all'immagine, su richiesta del procuratore regionale e nell'ipotesi di probabile attenuazione della garanzia patrimoniale del credito erariale, del sequestro conservativo di beni mobili e immobili del convenuto.

L'articolo 8 delega il Governo ad adottare un testo unico per disciplinare, in caso sentenze definitive di condanna per delitti non colposi: l'incandidabilità a diverse cariche elettive e di governo a livello centrale, regionale e locale; il divieto di ricoprire alcune cariche elettive e di governo proprie degli enti locali; nonché ipotesi di decadenza o sospensione dalle cariche in caso di sentenze di condanna successive all'elezione o all'assunzione della carica.

L'articolo 9 aumenta le pene per alcuni delitti contro la pubblica amministrazione (peculato, peculato mediante profitto dell'errore altrui, malversazione a danno dello Stato, indebita percezione di erogazioni a danno dello Stato, corruzione per

un atto d'ufficio, corruzione per un atto contrario ai doveri d'ufficio, corruzione in atti giudiziari), introduce una nuova circostanza aggravante per la qualifica di pubblico ufficiale, e innalza, in tema di delitti dei privati contro la PA, la pena per le fattispecie di astensione dagli incanti e di frode nelle pubbliche forniture.

Nell'esprimere un giudizio complessivamente positivo sul provvedimento in esame, si riserva di integrare la relazione anche alla luce delle eventuali modifiche che le Commissioni di merito dovessero introdurre al testo.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.30.

INTERROGAZIONI

Martedì 20 settembre 2011. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 12.30.

5-04086 Bocci: Iniziative per superare il contenzioso giudiziario che ostacola il rapido completamento di alcuni lavori sulla Perugia-Ancona.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Gianpiero BOCCI (PD), replicando, si dichiara totalmente insoddisfatto della risposta fornita dal Governo, giudicando inaccettabile che, a sei mesi dalla presentazione della interrogazione, il Governo abbia dato unicamente conto della fine del contenzioso, senza nulla dire in ordine alle risorse disponibili e ai tempi di completamento dei lavori oggetto dell'atto di sindacato ispettivo in titolo. Esprime inoltre il proprio rammarico per una risposta

che rischia di svuotare di significato e di contenuto il ruolo e l'attività parlamentare e politica.

5-04235 Mariani: Sulla cessione di azioni della società concessionaria delle autostrade A24 e A25.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Raffaella MARIANI (PD) si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal Governo. A fronte, infatti, della richiesta di piena trasparenza in ordine al trasferimento di quote di partecipazione azionaria nella società concessionaria delle autostrade A24 e A25, il Governo rimanda sostanzialmente alle attività e ai compiti istituzionali posti in capo all'ANAS, eludendo completamente la questione di fondo rappresentata dal sostanziale esproprio del Parlamento in tema di controllo e di vigilanza sul rispetto del contenuto delle convenzioni stipulate con le società concessionarie autostradali, nonostante l'ingente volume di investimenti e di risorse pubbliche messe in campo. Richiama, per questo, il Governo e l'ANAS ad una puntuale verifica del rispetto dell'ammontare e della tempistica degli investimenti fatti dalle società concessionarie, in primo luogo perché su questo punto si registra ormai un clamoroso ritardo, come da ultimo evidenziato dalla Banca d'Italia, e in secondo luogo perché appare sempre più inaccettabile il ritardo nell'impiego di risorse e di investimenti in un settore fondamentale per la ripresa e il rilancio dell'economia.

5-04579 Lovelli: Sul danneggiamento dei sovrappassi n. 70 e 71 sul territorio di Novi Ligure.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Mario LOVELLI (PD) si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal Governo che giudica insufficiente poiché risponde solo alla prima delle questioni poste nella propria interrogazione. Ringrazia, peraltro, il sottosegretario Giachino per la disponibilità manifestata a completare in tempi brevi il quadro delle notizie e delle informazioni richieste, riservandosi, se necessario, di ripresentare un nuovo atto di sindacato ispettivo per avere una risposta completa ed esauriente.

5-04607 Iannuzzi: Valutazione del nuovo sistema tariffario sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Tino IANNUZZI (PD) ringrazia il sottosegretario per l'articolata risposta, che va approfonditamente valutata nei diversi dati oggi forniti dal Governo.

Ritiene che emerga chiaramente la fondatezza della posizione sostenuta da lui e dall'onorevole Guglielmo Vaccaro in numerose interrogazioni e tante volte emersa sugli organi di informazione: le tariffe entrate in vigore dal 1° gennaio 2011 sono troppo elevate ed onerose e tali da determinare un maggiore volume di introiti per la SAM, in violazione del principio alla cui stregua la SAM, con il nuovo sistema dei pedaggi differenziati, dovrebbe raggiungere lo stesso gettito ricavato dal precedente modello di tariffazione unica in vigore fino al 31 dicembre 2010.

Fa notare come dai dati relativi al periodo gennaio-luglio 2011 emerge che la SAM ha incassato circa 1,8 milioni di euro in più. Alla luce di tali dati, e considerato che mancano quelli del mese di agosto, tradizionalmente caratterizzato da più intensi volumi di traffico, emerge che nel 2011 la SAM potrebbe incassare da 3,5 a 4 milioni di euro in più rispetto al 2010. Si tratta, a suo avviso, di una situazione inaccettabile e gravissima: que-

sto volume di entrate maggiori deriva soprattutto dalla più lenta scelta degli utenti verso il sistema Telepass necessario per l'applicazione della tariffa differenziata. Aggiunge che l'aumento più grave e ingiustificato dal 1° gennaio 2011 ha riguardato proprio il pedaggio della tariffa indifferenziata da 1,60 euro-2 euro con un incremento del ben 25 per cento, che non ha alcun riscontro in tutte le altre tratte autostradali italiane in concessione. Ritiene che ciò sia anche conseguenza del mancato rispetto da parte dell'ANAS e del Governo dell'impegno più volte assunto di consentire che l'acquisto del Telepass potesse avvenire al mero costo di produzione pari a circa 20 euro e non già al prezzo di mercato di circa 45 euro.

In generale, fa notare come vada applicato il ben diverso sistema tariffario indicato dal viceministro Castelli in IX Commissione nella seduta del 21 luglio 2011, che prevede giustamente una prima tariffa di 0,60 euro con aumenti di 0,20 euro per le successive tratte, mentre dal 1° gennaio 2011 la prima tariffa è stata elevata a 0,80 euro con due incrementi successivi di 0,30 euro. Sottolinea, pertanto, che il Governo deve attivarsi e garantire l'integrale rispetto della convenzione, con la rideterminazione delle tariffe a partire dal prossimo gennaio 2012, con la loro riduzione a cominciare dall'assurda tariffa unica di 2 euro, per abbassare anche le singole tariffe differenziate.

Preannuncia quindi che continuerà ad incalzare il Governo, visto che i dati forniti nella seduta odierna giustificano le motivate posizioni espresse dal Partito Democratico per tutelare le esigenze e le ragioni delle famiglie, dei pendolari per studio e per lavoro e delle imprese, e per evitare incrementi di incassi per la SAM non dovuti ai sensi della convenzione e, quindi, illegittimi ed assolutamente ingiusti.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 12.50.

COMITATO DEI NOVE

Martedì 20 settembre 2011.

Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani. Esame emendamenti C. 3465 Cosenza e C. 4290 Governo, approvato dal Senato-A.

Il Comitato si è riunito dalle 12.50 alle 13.05, dalle 16.15 alle 16.30 e dalle 17.20 alle 18.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Martedì 20 settembre 2011. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Roberto Castelli.

La seduta comincia alle 13.10.

In merito al 6° Rapporto sull'attuazione del Programma delle Infrastrutture strategiche.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, ricorda che il Rapporto sullo stato di avanzamento della « legge obiettivo », elaborato dal Servizio Studi della Camera, su mandato della VIII Commissione, in collaborazione con gli enti di ricerca Cresme e Nova, consente al Parlamento, ma anche a tutti i cittadini, dato che esso sarà pubblicato sul sito della Camera, di disporre di un ulteriore punto di osservazione su quanto è avvenuto in termini di infrastrutturazione del Paese, fornendo dati puntuali ed elementi di informazione sulle tendenze in atto.

Ricorda che, a partire dalla quinta edizione del Rapporto, è stata avviata una collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici con l'obiettivo di svolgere, tramite l'Osservatorio dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, una ricostruzione puntuale dello stato di attuazione di tutti i contratti in corso riguardanti le opere rientranti nel Programma delle infrastrutture strategiche e

di monitorare nel tempo lo stato di avanzamento dei lavori. Tale collaborazione si è consolidata con la presente edizione del Rapporto che consente di approfondire ulteriormente l'analisi circa l'attuazione delle opere infrastrutturali grazie alla realizzazione del sistema informativo SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche) – realizzato in collaborazione con il CRESME e che è stato condiviso con l'Autorità – attraverso il quale sono stati raccolti dati di dettaglio sullo stato di attuazione delle opere deliberate dal CIPE. Fa notare come tale sistema, che sarà accessibile ai deputati nei prossimi giorni, consentirà la consultazione e l'interrogazione dei dati e delle informazioni contenuti nel 6° Rapporto e sarà periodicamente aggiornato.

Precisa che il 6° Rapporto ricostruisce lo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche al 30 aprile 2011, analizzandone l'andamento e la rispondenza rispetto agli obiettivi e agli impegni finanziari e verificandone lo sviluppo temporale sia nel complesso che più specificamente per le opere approvate dal CIPE. Aggiunge che anche per il Rapporto in questione è proseguita la collaborazione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avviata nel 2009, che ha consentito di chiarire gli ambiti di riferimento del Rapporto e il raffronto tra le opere dopo la presentazione degli ultimi due allegati ai Documenti di economia e finanza.

Per il secondo anno consecutivo, inoltre, il Rapporto affianca in via sperimentale alle informazioni quantitative una valutazione delle opere strategiche rispetto al contesto territoriale, attraverso un'analisi delle specificità regionali basata sulla lettura di un articolato *set* di indicatori. Tale modello può costituire un valido supporto, anche in considerazione di quanto previsto dalla legge sul federalismo fiscale in materia di perequazione infrastrutturale e dell'esigenza di individuare indicatori infrastrutturali e di servizio connessi al Programma delle infrastrutture strategiche.

Per quanto riguarda il Rapporto, intende mettere in evidenza come dal Rap-

porto emerga che, nell'ambito delle opere deliberate dal CIPE, si registri un avanzamento fisico importante nelle diverse fasi progettuali e nel passaggio alla fase contrattuale e di avvio dei lavori. Rispetto allo scorso anno, infatti, si è ridotta la percentuale delle opere in fase di progettazione a fronte di un aumento della percentuale delle opere affidate e in corso: ad aprile 2010 la percentuale di tali opere era del 46 per cento per un importo pari a 59,8 miliardi di euro, mentre ad aprile 2011 si passa al 56 per cento per un importo pari a 76,3 miliardi di euro.

Per quanto riguarda le risorse disponibili, il Rapporto evidenzia l'importanza della quota di finanziamento privato rispetto alle opere strategiche deliberate dal CIPE, che raggiunge una percentuale pari al 34,6 per cento delle disponibilità e un importo di 26.130 milioni di euro che incide in maniera diversa a livello territoriale. La realizzazione delle opere del Centro Nord appare, infatti, caratterizzata da un'elevata quota di contributo privato, pari a poco più di 23 miliardi di euro: si tratta dell'88 per cento di questo tipo di finanziamento contro un 11 per cento destinato ad opere del Mezzogiorno corrispondente a 2.900 milioni di euro. Per quanto riguarda la distribuzione dei fondi pubblici, su 49.492 milioni di euro circa 25 miliardi riguardano opere del Centro Nord e 22.695 milioni di euro opere del Meridione.

Ritiene presumibile e auspicabile un maggior impegno privato nella realizzazione del Programma, anche in considerazione della situazione economico-finanziaria. In proposito, rileva che il Governo sta lavorando, anche attraverso un confronto con le parti sociali, per inserire in un provvedimento per lo sviluppo e la crescita misure *ad hoc* per le infrastrutture che dovrebbero tradursi in incentivi per stimolare l'apporto di capitali privati e lo sblocco di finanziamenti non utilizzati da destinare alle opere strategiche. Aggiunge che è in corso inoltre più in generale una riflessione finalizzata ad un ag-

giustamento della « legge obiettivo » per risolvere le criticità emerse nel corso dell'attuazione della legge medesima.

Fa quindi notare come il Governo abbia già recentemente introdotto numerose modifiche al Codice dei contratti pubblici, volte a ridurre i tempi di costruzione delle opere pubbliche, semplificare le procedure di affidamento dei contratti pubblici, migliorare l'efficacia dei controlli e ridurre il contenzioso, misure di cui occorrerà ancora apprezzare l'impatto e che potranno contribuire a diminuire i ritardi nell'esecuzione e nell'attuazione di alcune opere.

Nel concludere la sua presentazione, sottolinea il continuo impegno del Governo per l'attuazione della « legge obiettivo », segnalando che il Rapporto, essendo riferito ai dati alla data del 30 aprile 2011, non tiene ovviamente conto delle ultime novità nella programmazione finanziaria, che confluiranno in un nuovo Allegato infrastrutture che sarà prossimamente trasmesso al Parlamento in occasione della presentazione della Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza. Tale documento, come già annunciato dal Governo nell'Allegato Infrastrutture presentato lo scorso aprile, terrà conto anche dei nuovi orientamenti comunitari in materia di reti TEN, degli aggiornamenti delle Intese generali quadro recentemente perfezionati con le regioni nonché delle misure nazionali in ordine all'utilizzo dei fondi comunitari.

Il viceministro Roberto CASTELLI esprime innanzitutto un giudizio positivo sul rapporto oggetto delle comunicazioni del Presidente Alessandri, che rappresenta uno strumento utile per fare il punto sulla situazione in modo oggettivo, al di là della dialettica e della polemica politica fra maggioranza e opposizione. Su un unico dato, quello relativo all'ammontare complessivo del valore delle opere contenute nel programma delle infrastrutture strategiche, ritiene doveroso fare una precisazione, dal momento che l'effettivo valore delle opere contenute nel Programma ammonta a 237,1 miliardi di euro e non a 367

miliardi, come indicato nel Rapporto che computa così anche talune opere presenti in vecchi « Allegati infrastrutture » e in intese generali quadro sottoscritte in passato fra Governo e regioni. Tale precisazione è a suo avviso necessaria per evitare che l'azione di Governo sia giudicata in modo inesatto.

Sottolinea inoltre che le valutazioni relative ai tempi di attuazione del programma delle infrastrutture strategiche non può non tenere conto del fatto che numerose opere (in particolare i trafori e le infrastrutture per l'alta velocità) richiedono un arco temporale rilevante per la loro realizzazione. Sottolinea quindi positivamente il dato rappresentato dall'aumento delle opere cantierate, che testimonia il positivo stato di avanzamento del programma. Quanto al dato centrale rappresentato dal maggior valore delle infrastrutture territorialmente ubicate nel centro nord, rispetto a quelle del Mezzogiorno, osserva che tale dato è conseguenza anzitutto della particolare collocazione territoriale delle regioni del nord nelle quali è indispensabile realizzare le infrastrutture di collegamento con il resto dell'Europa, ed inoltre perché in quelle regioni si concentra la parte più significativa della produzione nazionale e la maggior parte della popolazione italiana. Invita peraltro a soffermarsi sul dato relativo alla quota di finanziamento pubblico delle infrastrutture strategiche, che risulta molto maggiore nelle regioni del sud rispetto a quelle del nord, ritenendo che, anche in questo caso si tratti di una scelta in gran parte necessitata e dovuta, in primo luogo, al fatto che nelle regioni meridionali si registra una maggiore difficoltà ad attrarre capitali privati per la realizzazione di infrastrutture ed, in secondo luogo, perché in quelle regioni lo Stato è chiamato ad intervenire in modo particolare per sostenere l'economia.

Nel riconoscere, poi, che il quadro complessivo presenta talune problematilità, ritiene che proprio per superare tali problematilità, sia fondamentale conseguire l'obiettivo di rendere il sistema maggiormente in grado di attirare capitali

privati. A tal fine indica come strumenti fondamentali la semplificazione delle procedure e la stabilità del quadro normativo insieme ad una incisiva riduzione del differenziale fra il costo delle opere preventivate nella fase della progettazione preliminare e quello effettivamente determinato a seguito dell'approvazione dei progetti definitivi. Preannuncia quindi un intervento del Governo per affrontare tali criticità.

Coglie, tuttavia, l'occasione per ribadire che, per attirare capitali privati nella realizzazione delle infrastrutture, occorre garantire la redditività degli investimenti. In tal senso, giudica indispensabile la questione della introduzione dei pedaggi. A causa di una crisi che sempre più dimostra l'impossibilità di finanziare le infrastrutture con risorse interamente pubbliche, la scelta non è più se realizzare opere con finanziamenti pubblici o con finanziamenti privati, ma se realizzarli con finanziamenti privati o non realizzarli affatto. Sotto questo profilo ritiene che chi si oppone al pedaggiamento delle infrastrutture, di fatto si pone contro la loro realizzazione poiché scoraggia e allontana l'ingresso dei capitali privati. Aggiunge che, soprattutto a partire dal 2014 con l'entrata in vigore dei nuovi e più stringenti vincoli di finanza pubblica, lo Stato non potrà che concentrare le poche risorse pubbliche disponibili per la realizzazione delle cosiddette « opere fredde » (in particolare le ferrovie), vale a dire delle opere con minore capacità attrattiva di capitali privati, costruendo al tempo stesso le condizioni per un più forte afflusso di capitali privati nella realizzazione delle cosiddette « opere calde ».

Conclude quindi invitando a prendere atto del fatto che, grazie alla « legge obiettivo » e alle scelte che via via il Governo ha compiuto in questi anni, un settore fondamentale come quello della costruzione delle opere strategiche abbia ricevuto nuovo slancio e abbia potuto dare un contributo essenziale alla crescita della nostra economia.

Raffaella MARIANI (PD) rivolge un ringraziamento al Servizio studi della Camera che insieme al CRESME e all'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici ha curato la pubblicazione del Rapporto, che è uno strumento fondamentale per il lavoro dei deputati della VIII Commissione. Esprime altresì un vivo compiacimento per la possibilità di realizzare in tempi brevi il collegamento ai dati contenuti nel sistema informativo SILOS nella convinzione che questo possa consentire di superare le tradizionali incomprensioni e lacune nel rapporto fra Parlamento e Governo in ordine ai dati complessivi e allo stato di avanzamento delle singole opere e infrastrutture strategiche. Sottolinea quindi come dal Rapporto emerga il dato, a suo avviso, molto negativo dell'ulteriore aumento del numero delle opere comprese nel Programma delle infrastrutture strategiche, dato questo che contrasta con lo spirito e le finalità della legge obiettivo che ambiva a individuare le opere davvero strategiche per la infrastrutturazione del Paese e a realizzarle in brevissimo tempo. Ritiene che oggi si registri al contrario una divaricazione sempre più preoccupante tra il numero delle opere comprese nel Programma delle infrastrutture strategiche ed il livello della loro realizzazione.

Richiama, inoltre, l'attenzione del vicesegretario Castelli, che ha voluto ricordare l'importanza del settore delle infrastrutture nella nostra economia, alla crudezza dei dati congiunturali ed alle chiare posizioni assunte dai rappresentanti degli operatori del mercato, delle forze sociali e delle associazioni di categoria.

Quanto al contenuto del Rapporto che oggi viene presentato pubblicamente, ritiene sia indispensabile approfondirne i contenuti e in tal senso propone che la Commissione individui una sede pubblica di confronto a più voci per fare il punto della situazione. Peraltra aggiunge che una prima lettura di tale Rapporto consente già di evidenziare con preoccupazione le differenze esistenti sul piano territoriale e nella tipologia nelle opere comprese nel Programma delle infrastrutture strategiche. Al riguardo giudica

molto negativamente che il 40 per cento delle opere sia ancora costituito da infrastrutture stradali a danno di quelle ferroviarie, portuali, degli schemi idrici, indispensabili per una crescita duratura e sostenibile dell'economia e delle diverse aree territoriali del Paese. Evidenzia inoltre come una rapida lettura delle schede relative ad alcune delle opere più propagate dal Governo, come il Ponte sullo stretto di Messina e i trafori alpini, faccia emergere l'insufficienza dell'azione di Governo ed il clamoroso ritardo sia sul piano temporale che sul quello del reperimento delle risorse necessarie alla loro realizzazione. Denuncia quindi, come dal Rapporto emerge che il Governo non abbia aggiunto ulteriori risorse a quelle significative stanziare nel 2007 per l'ammodernamento e la messa in sicurezza del patrimonio di edilizia scolastica, e abbia invece ritardato in modo inaccettabile l'erogazione dei fondi alle regioni e agli enti locali. Quanto poi alle differenze territoriali nella localizzazione delle infrastrutture, che lo stesso viceministro Castelli ha riconosciuto, fra il centro nord e il Mezzogiorno, ritiene che Governo debba rispondere per la mancanza di iniziative davvero efficaci per operare quel riequilibrio nella dotazione infrastrutturale fra le diverse aree del Paese, che era e dovrebbe rimanere uno degli obiettivi strategici della « legge obiettivo » e delle politiche infrastrutturali. Inoltre, nel riconoscere che l'attuale Governo ha conseguito risultati positivi sul versante della accelerazione delle procedure di VIA e di quelle di competenza delle Conferenze di servizio, rimarca il ritardo del Governo nell'affrontare i gravi problemi derivanti dall'enorme contenzioso nel settore degli appalti e nel semplificare e rendere finalmente stabile il quadro normativo di riferimento, a partire dal codice degli appalti.

Conclude quindi osservando polemicamente che quanto affermato dal viceministro Castelli in ordine al pedaggiamento delle infrastrutture può forse contenere elementi di verità con riferimento alle nuove e future infrastrutture, ma non è

accettabile se si riferisce, come nel caso dell'introduzione dei pedaggi per le tratte ed i raccordi autostradali a diretta gestione ANAS, a infrastrutture già esistenti e molto spesso prive dei requisiti tecnici e di sicurezza che caratterizzano le infrastrutture autostradali.

Gianluca BENAMATI (PD) rivolge un sincero ringraziamento agli uffici della Camera che oggi consentono ai deputati e all'opinione pubblica di disporre di uno strumento utilissimo per valutare con oggettività ed in modo approfondito l'azione del Governo nel settore fondamentale delle politiche infrastrutturali. Prende atto delle precisazioni fornite dal viceministro Castelli in ordine al quadro generale delle risorse economiche, su cui sarà opportuno fare chiarezza, ma rileva come appaia incontestabile l'insufficiente grado di copertura finanziaria del Programma delle infrastrutture strategiche, che ad oggi si aggira poco oltre il 50 per cento del valore complessivo delle opere. Segnala inoltre che dal Rapporto risulta chiaro un doppio fenomeno negativo, un calo costante delle gare d'appalto ed una continua diminuzione degli investimenti in opere pubbliche, dato che a suo avviso dimostra come in questo fondamentale settore si accentui sempre più il peso delle grandi opere. Si tratta di un dato che, insieme alla rigidità dei vincoli imposti dal patto di stabilità interno, è alla base del blocco del settore delle piccole opere e dell'azione degli enti locali che ha portato ad approfondire la crisi già pesante del settore delle costruzioni nel nostro Paese, e delle piccole e piccolissime imprese in modo particolare.

Conclude quindi formulando un forte richiamo al Governo circa la necessità, anche alla luce delle riflessioni svolte dal viceministro Castelli, del rilancio delle politiche infrastrutturali e del sostegno agli operatori del settore, quali punti centrali degli annunciati provvedimenti per la crescita e la ripresa dell'economia del Paese.

Tino IANNUZZI (PD), nell'esprimere piena condivisione per le osservazioni cri-

tiche svolte dai colleghi fin qui intervenuti, denuncia la gravità del divario territoriale esistente fra le infrastrutture ubicate nel Centro nord e quelle del Mezzogiorno. Sotto questo profilo le considerazioni del viceministro Castelli sul diverso grado di attrattività dei capitali privati e sulla maggiore fragilità dell'economia meridionale non possono giustificare le scandalose differenze esistenti a danno del Mezzogiorno né possono assolvere il Governo per le gravi inadempienze in ordine al perseguimento dell'obiettivo fondamentale del riequilibrio infrastrutturale fra le diverse aree del Paese.

Dopo avere rilevato che, contrariamente a quanto annunciato fin dall'inizio della legislatura dal Ministro delle infrastrutture, nessuna risorsa proveniente

dalla BEI ha contribuito a realizzare infrastrutture nel nostro Paese, denuncia la pleora di interventi, in gran parte dannosi, operati dal Governo sul codice degli appalti pubblici, generando incertezza fra gli operatori del mercato e scoraggiando i loro investimenti nel settore.

Conclude quindi associandosi alla proposta formulata dalla collega Mariani di organizzare una giornata seminariale di analisi e di approfondimento dei contenuti del Rapporto e di dibattito sulla situazione e sulle prospettive delle politiche infrastrutturali.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, nel ringraziare i deputati intervenuti, dichiara conclusa la seduta.

La seduta termina alle 14.

ALLEGATO 1

5-04086 Bocci: Iniziative per superare il contenzioso giudiziario che ostacola il rapido completamento di alcuni lavori sulla Perugia-Ancona.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alla problematica posta, faccio presente che a seguito della sentenza del TAR Lazio – Sez. III, n. 241/2011, il Presidente dell'ANAS, con disposizione n. 66 del 13 aprile 2011, ha disposto la ricostituzione della Commissione di gara al fine di porre in essere, con ogni urgenza, le attività necessarie alla sua esecuzione.

Nella seduta pubblica del 18 aprile 2011, la Commissione ha provveduto alla riformulazione della graduatoria, incrementando l'offerta della Carena SpA, precedente aggiudicatario, di euro 531.877,10, frutto del mero errore di calcolo come evidenziato dal TAR Lazio, e disponendo, inoltre, la necessaria verifica sulla congruità dell'offerta ai sensi degli articoli 87, 88 e 89 del decreto legislativo n. 163 del 2006, nei confronti del concorrente Pivato Guerrino SpA.

Nel frattempo, il Liquidatore Giudiziale di Guerrino Pivato SpA ha comunicato ad ANAS di rinunciare volontariamente, con effetto immediato, all'eventuale aggiudicazione.

La Commissione, nuovamente riunitasi in seduta pubblica il 20 aprile 2011, preso atto dell'espressa rinuncia, ha dato comunicazione ai concorrenti dell'abbandono della procedura da parte di Guerrino Pivato SpA.

Pertanto, essendosi già provveduto, con esito positivo, alla verifica della congruità dell'offerta della Carena SpA, concorrente successivo in graduatoria, è stata disposta l'aggiudicazione provvisoria a suo favore con un'offerta recante un ribasso percentuale di 35,03915 per cento ed un importo complessivo pari ad euro 32.516.999,22.

In data 3 maggio 2011 il Presidente dell'ANAS ha quindi disposto l'aggiudicazione definitiva in favore dell'impresa Carena e il competente Ufficio Gare ha provveduto a darne comunicazione a tutti i concorrenti, con conseguente decorso, ai sensi di legge, del termine per eventuali ulteriori ricorsi.

Successivamente, in data 10 giugno 2011, è stato stipulato il relativo atto di appalto registrato presso il competente Ufficio del registro di Roma il 20 giugno 2011.

L'atto ha recepito in sede negoziale le note censure mosse dal TAR del Lazio, definendo, anche formalmente, la complessa vicenda e riattivando, quindi, la piena esecutività dell'originario contratto di appalto del 19 aprile 2010.

In base a quanto comunicato recentemente da ANAS, faccio presente che i lavori di costruzione per il completamento del tratto di strada in questione sono stati già consegnati.

ALLEGATO 2

**5-04235 Mariani: Sulla cessione di azioni
della società concessionaria delle autostrade A24 e A25.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle problematiche segnalate faccio presente che nello scorso mese di febbraio, la Concessionaria Strada dei Parchi S.p.A. ha presentato ad ANAS S.p.A. l'istanza per l'autorizzazione alla cessione di una quota azionaria del proprio capitale, pari al 58 per cento, effettuata da Autostrade per l'Italia S.p.A. a favore di Toto Costruzioni Generali S.p.A.

La rimanente partecipazione, pari al 2 per cento detenuta da Autostrade per l'Italia nel capitale sociale di Strada dei Parchi, è invece oggetto di opzioni di acquisto e di vendita, rispettivamente a favore di Toto Costruzioni Generali e di Autostrade per l'Italia, da esercitarsi entro 90 giorni dall'avvenuto completamento delle opere previste dalla vigente Convenzione Unica.

Evidenzio, altresì, che l'istanza di autorizzazione è stata presentata ai sensi della direttiva 30 luglio 2007, del decreto ministeriale 29 febbraio 2008, nonché delle disposizioni di cui alla vigente Convenzione Unica, divenuta efficace in data 29 novembre 2010, a seguito della sottoscrizione dell'Atto di recepimento delle prescrizioni formulate dal CIPE.

Le disposizioni normative e convenzionali stabiliscono che, ai fini del procedimento autorizzativo, l'ANAS verifichi la sussistenza, in capo al soggetto che acquisisce il controllo della Concessionaria, di specifici requisiti tecnici, economico-finanziari ed amministrativi, nonché la relativa capacità di assicurare il mantenimento delle competenze tecnico-organizzative della Concessionaria ed il reperimento dei

mezzi, anche di natura finanziaria, occorrenti a far fronte agli obblighi convenzionalmente assunti.

Inoltre la normativa vigente prevede che, ove ne ricorrano i presupposti, l'ANAS possa formulare apposite prescrizioni, alle quali la Concessionaria deve attenersi nell'esecuzione dell'operazione.

Pertanto, l'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali dell'ANAS, alla luce degli elementi informativi acquisiti in relazione all'operazione prospettata dalla Concessionaria, ha tempestivamente avviato l'*iter* autorizzativo.

In tale ambito, l'ANAS ha raccolto ogni più opportuno elemento cognitivo, anche di analisi economico-finanziaria, svolgendo approfondimenti in merito all'adeguatezza del livello di capitalizzazione di Strada dei Parchi nonché alla consistenza ed alle caratteristiche delle relative fonti di finanziamento. Tra queste, si segnala il contratto di finanziamento, in regime di finanza di progetto, sottoscritto da Strada dei Parchi con primari istituti di credito, per un importo complessivo di circa 565 milioni di euro.

ANAS ha condotto, inoltre, specifiche verifiche finalizzate ad accertare il mantenimento del complesso dei vincoli preesistenti, verificando l'affidabilità ed il possesso dei requisiti di capacità economica, tecnica ed organizzativa della Concessionaria, anche ad operazione conclusa.

ANAS ha fatto presente, altresì, che sulla base di quanto emerso dalle attività istruttorie, l'operazione è stata autorizzata previo adempimento, da parte dei soggetti coinvolti, di specifiche prescrizioni attinenti il livello di capitalizzazione della

Concessionaria ed il rispetto delle disposizioni dettate dal Codice dei Contratti Pubblici in relazione alle partecipazioni nelle cosiddette « società di progetto », quale è Strada dei Parchi.

In particolare, per quanto riguarda la questione della capitalizzazione della Concessionaria, Strada dei Parchi, da un lato, Autostrade per l'Italia e Toto Costruzioni Generali, dall'altro, si sono espressamente impegnate a deliberare e sottoscrivere aumenti di capitale sociale, di importo determinato, entro l'anno 2012.

Relativamente al tema della cosiddetta « realizzazione in proprio », da parte della Concessionaria, degli investimenti previsti in Convenzione, l'ANAS garantisce che proseguirà l'attività di vigilanza, sinora svolta, avendo riguardo al rispetto della vigente normativa, anche comunitaria, in materia di contratti pubblici.

Con specifico riferimento all'affidamento diretto a Toto Costruzioni Generali, successivo alla gara a suo tempo svoltasi nel rispetto del codice dei contratti pubblici, appare utile evidenziare che tale modalità operativa è espressamente prevista dalla vigente disciplina normativa e convenzionale di riferimento.

Per quanto riguarda, infine, l'aspetto relativo agli incrementi tariffari, si segnala che gli stessi non sono e non potranno essere in alcun modo correlati alla operazione di cessione sopra descritta.

Il perfezionamento di tale operazione, infatti, non determina alcuna modifica del rapporto convenzionale tra ANAS e Strada dei Parchi ed, in particolare, della dinamica tariffaria prevista dalla Convenzione Unica, peraltro pienamente in linea con quanto previsto dalla vigente disciplina in materia.

ALLEGATO 3

5-04579 Lovelli: Sul danneggiamento dei sovrappassi n. 70 e 71 sul territorio di Novi Ligure.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al sinistro, provocato da un autoarticolato, che si è verificato intorno alle ore 12.05 del 31 gennaio 2011, alla progressiva Km 77 + 245 dell'Autostrada A7, carreggiata sud nel territorio del Comune di Novi Ligure, faccio presente quanto segue.

L'incidente ha comportato il danneggiamento dei sovrappassi n. 70 e n. 71.

In particolare, il sovrappasso n. 70 ha subito la rottura di tutte le travi e del traverso, con distacco di quest'ultimo ed il cedimento permanente dell'impalcato, con necessità di iniziale messa in sicurezza tramite puntellazione e successiva demolizione in orario notturno; mentre il sovrappasso n. 71 ha subito la rottura della trave di bordo, lato urto e, localmente, della soletta con apertura passante, con necessità di puntellazione per messa in sicurezza del traffico sottostante.

A seguito del sinistro sono state temporaneamente chiuse la carreggiata Sud dell'A7, e quella Nord da Serravalle Scriveria all'interconnessione con l'A26, per permettere la demolizione del sovrappasso n. 70, nonché la chiusura della viabilità comunale delle strade collegate ai due manufatti.

Quanto alle misure adottate da ANAS successivamente all'accadimento, preciso che in data 2 febbraio 2011 ha avuto inizio l'attività di progettazione ripristini mentre, il 9 febbraio 2011, è stata avanzata dalla

competente Concessionaria la proposta di intervento del progettista per il ripristino del manufatto n. 70, con la necessità di consolidamento della spalletta per il miglioramento sismico secondo le normative vigenti e la stima dei costi.

Successivamente, in data 11 febbraio 2011 sono stati eseguiti carotaggi per verificare le caratteristiche dei materiali e l'U.I.T. (Ufficio Ispettivo Territoriale) dell'ANAS ha effettuato un sopralluogo sull'autostrada A7 per un controllo dei centri di manutenzione neve.

Il 16 febbraio 2011 sono state eseguite prove sui terreni per una verifica delle caratteristiche, mentre il 23 febbraio 2011 sono state richieste informazioni dal Comune di Novi Ligure sui tempi del ripristino.

Il 28 febbraio 2011 la concessionaria Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. ha risposto al Comune di Novi Ligure che il ripristino del sovrappasso n. 71 sarebbe avvenuto entro la fine del mese di maggio 2011, mentre il ripristino del n. 70, entro la fine del mese di settembre 2011.

Al riguardo faccio presente che il 16 giugno u.s. i lavori relativi al sovrappasso n. 71 si sono conclusi e, con la stessa decorrenza, sono state tolte le limitazioni di portata precedentemente poste al transito veicolare.

ALLEGATO 4

5-04607 Iannuzzi: Valutazione del nuovo sistema tariffario sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'Onorevole chiede di sapere quali siano le cifre precise relative agli introiti conseguiti dalla SAM – Società Autostrade Meridionali S.p.A. – a partire dal 1° gennaio 2011 per verificare il livello delle entrate derivanti dai pedaggi differenziati lungo l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno, rispetto a quelle provenienti dal pedaggio unico ed indifferenziato, in vigore fino al 31 dicembre 2010.

In base ai dati forniti dalla SAM l'introduzione della tariffa differenziata, avvenuta lo scorso 1° gennaio 2011, ha determinato, nel periodo gennaio-luglio 2011, un numero di transiti e di introiti netti da pedaggio, ricavati sulla base della tariffa della società concessionaria, come riportati in dettaglio nell'allegata tabella che si deposita agli atti per la consultazione.

Complessivamente, nel periodo gennaio-marzo, i transiti registrati per i veicoli di classe A (soggetti a tariffazione differenziata) ammontano a 11.272.207, con un introito netto di euro 13.842.047,22.

Mentre, nel periodo aprile-giugno, i transiti registrati ammontano a 12.912.714, con un introito netto di euro 15.916.344,75.

I dati del mese di luglio 2011, infine, sono provvisori, tuttavia, se essi si aggiungono a quelli relativi ai primi 6 mesi del 2011, l'introito netto del periodo gennaio-luglio 2011 ammonta ad euro 35.573.196,04.

Detto introito deve essere raffrontato, secondo il principio dell'isointroito, a quello che si sarebbe ottenuto con il vecchio sistema di tariffazione unica. Il

relativo importo può essere calcolato moltiplicando il numero dei transiti per la tariffa netta prevista dal sistema a tariffazione unica, pari ad euro 1,1713 (euro 1,6 è la tariffa all'utente), ottenendo così un introito da pedaggio pari ad euro 33.733.974,11.

Il nuovo sistema tariffario ha determinato, pertanto, dal 1° gennaio 2011 al 31 luglio 2011, un maggior introito da pedaggio alla società concessionaria pari alla differenza tra euro 35.573.196,04 ed euro 33.733.974,11, per un totale di euro 1.839.221,93.

Tale differenza è principalmente dovuta ad una diversa velocità di migrazione degli utenti manuali al sistema *telepass*. L'ipotesi di isointroito formulata lo scorso anno, in sede di definizione delle classi di pedaggio e delle tratte chilometriche, prevedeva che nei primi tre mesi del 2011 gli utenti *telepass* si incrementassero, mediamente, dal 42 per cento al 55 per cento. I dati consuntivati, invece, hanno dimostrato che tale migrazione è più lenta, e attualmente la percentuale di utenti *telepass* risulta pari al 50 per cento invece che al 55 per cento ipotizzato. Ciò ha determinato un maggior numero di utenti manuali, rispetto agli utenti *telepass*, con conseguente maggior introito. La convenzione vigente, tuttavia, prevede che per eliminare il rischio di indebito arricchimento da parte della società concessionaria, il sistema tariffario sia modificato ed adeguato per consentire il recupero di detti maggiori introiti.

Faccio presente, infine, che ANAS vigila sull'applicazione del sistema tariffario ed effettua il monitoraggio dei dati mensili

dei ricavi da pedaggi in modo da consentire, qualora a fine anno 2011 i dati di traffico confermino la tendenza della prima parte dell'anno, il recupero di eventuali maggiori introiti. In tal caso, trattandosi di attivazione in via sperimentale, la

modulazione tariffaria, con i conseguenti livelli tariffari, verranno, come previsto in convenzione, rideterminati, al fine di assicurare, a partire già dal 2012, la parità di gettito ed il recupero dell'eventuale scostamento registrato nel corso del 2011.

ALLEGATO (Interrogazione in Commissione n. 5-04607)

Traffico e Ricavi da pedaggio SAM di classe A - Primo trimestre 2011				
GENNAIO				
	Tariffa utente	Tariffa Società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
	0,80	0,50	304.247,00	153.543,32
	1,00	0,67	388.673,00	260.929,14
	1,30	0,92	231.282,00	213.087,82
telepass	1,50	1,09	430.983,00	468.909,50
	1,80	1,34	109.880,00	147.019,44
	1,90	1,42	116.574,00	165.690,51
	2,00	1,50	197.832,00	297.671,22
altro	2,00	1,50	1.979.683,00	2.978.763,02
TOTALE			3.759.154	4.685.613,97
FEBBRAIO				
	Tariffa utente	Tariffa Società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
	0,80	0,50	310.842,00	156.871,60
	1,00	0,67	404.844,00	271.785,27
	1,30	0,92	242.376,00	223.309,09
telepass	1,50	1,09	436.878,00	475.323,26
	1,80	1,34	108.697,00	145.436,59
	1,90	1,42	113.529,00	161.362,55
	2,00	1,50	190.094,00	286.028,11
altro	2,00	1,50	1.739.979,00	2.618.088,40
TOTALE			3.547.239	4.338.204,87

MARZO				
	Tariffa utente	Tariffa Società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
	0,80	0,50	361.886,00	182.631,80
	1,00	0,67	467.294,00	313.710,04
	1,30	0,92	271.705,00	250.330,87
telepass	1,50	1,09	498.538,00	542.409,34
	1,80	1,34	123.481,00	165.217,58
	1,90	1,42	130.838,00	185.964,41
	2,00	1,50	214.174,00	322.260,48
altro	2,00	1,50	1.897.898,00	2.855.703,86
TOTALE			3.965.814	4.818.228,38
GENNAIO - MARZO				
	Tariffa utente	Tariffa Società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
	0,80	0,50	976.975	493.047
	1,00	0,67	1.260.811	846.424
	1,30	0,92	745.363	686.728
telepass	1,50	1,09	1.366.399	1.486.642
	1,80	1,34	342.058	457.674
	1,90	1,42	360.941	513.017
	2,00	1,50	602.100	905.960
altro	2,00	1,50	5.617.560	8.452.555
TOTALE			11.272.207	13.842.047,22

Traffico e Ricavi da pedaggio SAM di classe A - Secondo trimestre 2011

APRILE		Tariffa utente	Tariffa Società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
telepass	}	0,80	0,50	346.893,00	175.085,33
		1,00	0,67	462.883,00	310.748,79
		1,30	0,92	274.390,00	252.804,66
		1,50	1,09	506.305,00	550.859,84
		1,80	1,34	124.441,00	166.502,06
		1,90	1,42	132.808,00	168.761,50
altro	}	2,00	1,50	236.233,00	355.451,92
		2,00	1,50	2.043.855,00	3.075.320,49
TOTALE				4.127.806	5.075.514,68

MAGGIO		Tariffa utente	Tariffa Società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
telepass	}	0,80	0,50	364.669,00	183.985,82
		1,00	0,67	495.834,00	332.869,89
		1,30	0,92	304.838,00	280.857,41
		1,50	1,09	544.016,00	591.889,41
		1,80	1,34	130.656,00	174.817,73
		1,90	1,42	141.250,00	200.763,33
altro	}	2,00	1,50	240.896,00	362.468,18
		2,00	1,50	2.148.673,00	3.233.036,64
TOTALE				4.370.732	5.360.688,42

GIUGNO (*)		Tariffa utente	Tariffa Società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
telepass	}	0,80	0,50	335.668,00	169.400,46
		1,00	0,67	474.575,00	318.598,02
		1,30	0,92	294.906,00	271.706,73
		1,50	1,09	541.751,00	589.425,09
		1,80	1,34	125.863,00	168.404,69
		1,90	1,42	142.073,00	201.933,09
altro	}	2,00	1,50	268.791,00	404.440,86
		2,00	1,50	2.230.549,00	3.366.232,73
TOTALE				4.414.176	5.480.141,65

APRILE - GIUGNO (*)		Tariffa Società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
telepass	Tariffa utente	0,50	1.047.130	528.452
		1,00	1.433.292	962.217
		1,30	874.134	805.369
		1,50	1.592.072	1.732.174
		1,80	390.960	509.724
		1,90	418.129	591.459
		2,00	745.920	1.122.361
altro	2,00	1,50	6.423.077	9.664.590
TOTALE			12.912.714	15.916.344,75

(*) I transiti del mese di giugno sono in fase di consolidamento.

Traffico e Ricavi da pedaggio SAM di classe A - Luglio 2011

LUGLIO (*)		Tariffa Società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
telepass	Tariffa utente	0,50	331.561,00	167.327,78
		1,00	461.975,00	303.425,88
		1,30	284.200,00	261.842,93
		1,50	539.730,00	587.226,24
		1,80	129.728,00	173.576,06
		1,90	152.271,00	216.427,85
		2,00	309.688,00	465.974,20
altro	2,00	1,50	2.418.367,00	3.635.826,88
TOTALE			4.615.518	5.811.627,83

(*) I transiti del mese di luglio sono in fase di consolidamento.