

definitiva, la morosità e il contenzioso.

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

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

Elenco ed estensione delle principali opere sulla rete autostradale in gestione diretta ANAS

Tratte gestite	Km rete
A3 Salerno-Reggio Calabria	442,920
A18 Direttrice diramazione Catania	3,700
A19 Palermo-Catania	192,800
A19 Direttrice diramazione per via Giafar	5,200
A29 Palermo-Mazara del Vallo	114,800
A29 Direttrice Alcamo-Trapani	36,900
A29 Direttrice/A diramazione per Birgi	13,100
A29 Raccordo diramazione per Punta Raisi	4,000
A29 Raccordo/bis diramazione per via Belgio	5,600
A91 Roma-Aeroporto di Fiumicino	17,363
A90 Grande Raccordo Anulare	68,223
Totale	904,606

L'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria

La progettazione dell'Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria, concepita come prosecuzione dell'Autostrada del Sole, ha avuto inizio negli anni '50 mentre la realizzazione si colloca tra il 1962 ed il 1974.

Le soluzioni progettuali originarie nel corso degli anni hanno richiesto una rivisitazione atta a garantire una maggiore sicurezza ed una più elevata funzionalità dell'arteria. Per tale ragione è stato necessario intervenire con lavori di ammodernamento, rappresentando l'A3 una delle principali arterie nazionali che, collegando la Sicilia e le estreme regioni meridionali tirreniche alla grande rete autostradale europea, consente l'allacciamento al Corridoio I tra Palermo e Berlino.

L'avvio dei lavori di ammodernamento può datarsi alla fine degli anni '90 sebbene i lavori abbiano avuto concretamente inizio nel 2003 essendo intervenuta nel 2002 la Legge Obiettivo che, con l'introduzione in Italia della figura del General Contractor ed alla conseguente possibilità di raggruppare i lavori in pochi macrolotti, ha contribuito almeno in parte al superamento delle problematiche rappresentate dal frazionamento del complessivo progetto originario in tanti piccoli lotti e dalla

manca di finanziamenti.

La complessità dell'intervento di ammodernamento dell'Autostrada SA-RC discende soprattutto dall'esecuzione dei lavori sulla sede originaria, comportando tale modalità realizzativa una serie di difficoltà.

Criticità si registrano, tuttavia, anche nelle aree dove il nuovo tracciato non coincide con l'esistente in quanto, in mancanza di viabilità alternativa, per lo svolgimento dei lavori viene utilizzata quale strada di accesso ai cantieri, parte dell'attuale sede stradale.

Sul presupposto imprescindibile della disponibilità dei finanziamenti in tempi brevi, alla stato la progressiva ultimazione dei lavori è prevista nel biennio 2012-2013.

Ad oggi gli stanziamenti disponibili per la nuova autostrada Salerno-Reggio Calabria sono pari a 6,09 mld/euro che, unitamente a quanto previsto dalla Finanziaria 2007, che ha trasferito all'ANAS le risorse ex Fondo Centrale di Garanzia, garantiscono il finanziamento di tutti gli interventi finora attivati.

I finanziamenti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia immediatamente disponibili sono pari a 1,05 mld/euro completamente impegnati per il Macrolotto 3 dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria, in linea con quanto stabilito dalla Direttiva interministeriale, prevista dall'articolo unico, comma 1025, della legge n. 296/2007, che disciplina le modalità di utilizzo delle risorse del soppresso Fondo Centrale di Garanzia (cfr paragrafo Ex Fondo Centrale di Garanzia).

Per la realizzazione delle tratte ancora in progettazione, per un'estesa di circa 70 Km, sono ancora necessari 2,6 mld/euro coperti, in parte, dai fondi destinati alle infrastrutture dalla delibera assunta dal Cipe il 6 marzo 2009 pari a 537 milioni di euro.

In sintesi, dei 443 Km dell'intero tracciato dell'Autostrada SA-RC, circa 374 Km, pari a circa il 84,7%, sono caratterizzati da lavori ultimati o in fase di esecuzione. Nel dettaglio, circa 193 km sono ultimati e fruibili (il 43,5% dell'intero tracciato) e circa 180 km sono in corso di esecuzione. I restanti 70 km (15,8% del tracciato) sono in avanzata fase di progettazione.

Molta attenzione è stata data nel corso del 2009 al contrasto alle infiltrazioni mafiose che, purtroppo, hanno causato notevoli ritardi nella costruzione dell'autostrada.

La Statale "Jonica"

La Statale "Jonica", arteria che collega Taranto a Reggio Calabria, ha un'estensione complessiva di 491 chilometri di cui 39 chilometri nella Regione Puglia, 37 chilometri nella Regione Basilicata e 415 chilometri nella Regione Calabria.

L'intero tratto ricadente nella Regione Puglia (Km. 39) è stato interamente adeguato con l'ampliamento a quattro corsie e spartitraffico centrale (Tipo III CNR).

Nella Regione Basilicata è stato eseguito l'adeguamento a quattro corsie (Tipo III CNR) di 33 chilometri mentre è in fase di gara l'appalto dei restanti 4 chilometri.

Nella Regione Calabria l'ANAS ha realizzato l'adeguamento a quattro corsie (Tipo III CNR) di circa 12 chilometri, al confine con la Regione Basilicata, mentre è in corso l'adeguamento in corrispondenza degli abitati di Roccella Ionica.

Per la restante parte della SS 106 "Jonica", ricadente nel territorio della regione Calabria, è previsto l'adeguamento con sezione del tipo B delle norme di cui al D.M. 5 novembre 2001.

E' prevista l'integrazione della nuova Ionica con l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria mediante la realizzazione delle trasversali di collegamento, già in parte in esecuzione come la trasversale "delle Serre".

Al 31 dicembre 2009 la situazione dei lavori risulta la seguente:

appalti per un valore totale (importo lordo di progetto) di 1,47 mld/euro sono in corso di esecuzione;

un lavoro è posto sotto sequestro dall'autorità giudiziaria dall'anno 2008 per un valore totale (importo lordo di progetto) di 131 milioni di euro.

Sono in corso di progettazione interventi per 0,30 mld/euro, mentre si prevedono di appaltare nel corso dell'anno 2010, n. 6 interventi per un importo complessivo lordo 1,33 mld/euro tra cui i lavori costruzione del 3° megalotto della SS106 Jonica, dall'innesto con la SS534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000).

A19 Palermo-Catania - A29 Palermo-Mazara del Vallo

Sulle Autostrade Siciliane in amministrazione diretta è stata in linea di massima eseguita la sola manutenzione.

Autostrada Catania-Siracusa

Si estende per circa 70 km.

Il 24 febbraio 2005 ANAS ha avviato i lavori di completamento dell'Autostrada Catania-Siracusa, i quali riguardano il completamento delle infrastrutture viarie di collegamento tra le due città con caratteristiche autostradali (due corsie di 3,75 metri per ogni senso di marcia, una corsia di emergenza di 3 metri e uno spartitraffico centrale).

Il lotto ha un'estensione complessiva di 27 km per un importo netto dell'investimento pari a circa 728,3 milioni di euro. I lavori, aggiudicati per un importo netto di 548.16 milioni di euro (comprensivo di n. 4 perizie di variante), sono terminati

in data 9 dicembre 2010 con l'apertura al traffico della nuova autostrada.

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' stato praticamente ultimato l'ampliamento dell'autostrada portandola a tre corsie per l'intero percorso, con i lavori del tratto di 18,5 km compreso nel Quadrante Nord-Ovest, con un impegno finanziario di circa 613 milioni di euro.

L'unico lotto ancora in corso di esecuzione è la costruzione della galleria passante sotto la Via Cassia in carreggiata interna. Importo netto dell'investimento pari a 35,37 milioni di euro. I lavori, aggiudicati per un importo netto di 27,61 milioni di euro, al dicembre 2009 presentavano uno stato di avanzamento del 62%.

Lavori di raddoppio della variante SS n.268 del Vesuvio

I lavori di "Raddoppio della Variante SS n. 268 – del Vesuvio – dal km 0+00 al km 19+554", affidati alla Società Impresa Spa di Napoli, comprendono il completamento delle opere già parzialmente eseguite dal km 11+600 al 19+554, nell'ambito di un precedente appalto rescisso, e la realizzazione del raddoppio, in affiancamento all'esistente, dal km 0+000 al km 11+600.

Deve registrarsi che la presenza di cumuli di rifiuti riversati abusivamente sui terreni, lungo l'intero sviluppo del tracciato stradale da raddoppiare, ha impedito l'esecuzione dei lavori previsti, come evidenziato nelle sedute del Consiglio del 1 dicembre e 16 dicembre 2009, con particolare riguardo alla costruzione del terzo tronco stradale.

Ai fini della risoluzione della problematica rappresentata, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato l'Ordinanza del 25 novembre 2009, n. 3823, con la quale il Condirettore Generale Tecnico della Società ANAS SpA è stato nominato Commissario delegato *"per la realizzazione degli interventi urgenti necessari al superamento del contesto di criticità che interessa la strada statale n. 268 "del Vesuvio""* (art. 1, comma 1) resi ancor più urgenti *"in ragione della valenza strategica dell'asse viario in rassegna quale principale strada di evacuazione delle popolazioni residenti nell'area vesuviana nell'eventualità di fenomeni calamitosi di origine vulcanica e sismica"*.

L'art. 2, comma 6, dell'ordinanza stabilisce che: *"Per la realizzazione degli interventi finalizzati al superamento dell'emergenza, il Commissario delegato può richiedere la collaborazione delle strutture delle amministrazioni centrali e territoriali"*

dello Stato, dell'amministrazione regionale, dell'Ufficio territoriale del Governo di Napoli, della provincia di Napoli e degli enti locali interessati".

In ragione della indifferibilità e urgenza degli interventi indicati, l'ordinanza prevede, altresì, (art. 3) l'istituzione di una apposita Commissione consultiva, con compiti consultivi e di assistenza in materie tecnico-progettuali, giuridiche ed amministrative.

La succitata OPCM all'art. 5, comma 1, stabilisce che gli oneri derivanti dal compimento dei più urgenti interventi dalla stessa disposti, nel limite di 20 milioni di euro, dovranno essere posti a carico delle risorse economiche stanziare per l'esecuzione dei lavori della strada statale n. 268, con conseguente riduzione di pari importo delle opere pianificate dall'appalto, e che di predetto stanziamento acquisisca diretta disponibilità il Commissario delegato rendicontando trimestralmente all'ANAS SpA e al Dipartimento della protezione civile in ordine alle erogazioni a qualunque titolo effettuate.

Contestualmente, al comma 2 del suddetto articolo, è previsto un cofinanziamento dei lavori, nel limite di 10 milioni di euro, da parte della Regione Campania, a valere sul Fondo europeo di sviluppo regionale del Piano operativo Regione Campania.

La Corte rileva che non risulta acquisito il finanziamento di 10 milioni di euro della Regione Campania. Più volte, in sede istruttoria, è stato sollevato il problema della rendicontazione sia riguardo ai lavori effettuati, sia al compenso previsto per i componenti della Commissione.

Realizzazione della nuova sede ANAS di L'Aquila

Il progetto dei lavori di realizzazione della nuova sede ANAS di L'Aquila (l'edificio Compartimentale precedente era stato dichiarato inagibile a seguito del sisma del 6 aprile 2009), è stato approvato per un importo complessivo di € 16.658.828,05, di cui € 13.639.638,88 per lavori, ed € 1.419.189,17 per somme a disposizione.

L'avvio della procedure di scelta del contraente mediante procedura negoziata con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa è stato disposto con determina a contrarre in data 15 luglio 2009.

Con dispositivo in data 25 agosto 2009 è stata disposta l'approvazione degli atti concorsuali e l'aggiudicazione definitiva dei lavori.

La consegna dei lavori in via d'urgenza è avvenuta in data 31 agosto 2009.

I nuovi uffici sono stati inaugurati e messi in funzione il 4 febbraio 2011.

Passante autostradale di Mestre

In data 30 gennaio 2009 ANAS S.p.A. e Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A. hanno sottoscritto la Convenzione avente ad oggetto la gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria, del Passante Autostradale di Mestre di collegamento tra l'Autostrada A4, tronco Padova-Mestre, l'Autostrada A27 Venezia-Belluno e l'Autostrada A4, tronco Venezia-Trieste, di complessivi 32,3 km, oltreché la gestione delle tratte autostradali in concessione, sino al 30 novembre 2009, alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.

La società CAV S.p.A. in data 27 novembre 2009 ha richiesto l'aggiornamento della convenzione vigente e del piano economico-finanziario al fine di tenere conto sia dei nuovi investimenti sia del mutato scenario socio economico in termini di aggiornamento dello studio trasportistico e dei costi operativi.

Con verbale sottoscritto in data 30 novembre 2009 ANAS S.p.A. ha consegnato a CAV S.p.A., ai sensi dell'art. 2.4 della Convenzione vigente, la tratta autostradale, pertinenze ed altri beni connessi già oggetto della concessione assentita alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. sino alla data del 30 novembre 2009.

E' tuttora in corso l'iter istruttorio finalizzato all'aggiornamento della convenzione vigente.

Progetto Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A.

Il Progetto Quadrilatero Marche Umbria prevede la realizzazione di opere infrastrutturali viarie (i cui assi rappresentano idealmente i quattro lati di un quadrilatero) attraverso un innovativo piano di cofinanziamento, il Piano di Area Vasta.

Il Piano delle Infrastrutture Viarie (PIV) consiste nel completamento e adeguamento di due arterie principali (l'asse Foligno-Civitanova Marche sulla strada statale 77 e l'asse Perugia-Ancona sulle strade statali 76 e 318), della Pedemontana Fabriano-Muccia/Sfercia e altri interventi viari.

Sul Progetto Quadrilatero Marche Umbria e sui relativi dati economici al 31 dicembre 2009 si riferirà ampiamente più avanti.

Ponte sullo Stretto di Messina

La società Stretto di Messina è stata costituita, in base alla legge n. 1158/1971, l'11 giugno 1981, ed è la concessionaria dello Stato per lo studio, la progettazione e la realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario, ivi comprese le necessarie opere connesse, nonché della gestione e manutenzione del collegamento tra la Sicilia

e il continente.

Sulla Società Ponte sullo Stretto, sul Progetto e sui relativi dati economici al 31 dicembre 2009 si riferirà ampiamente più avanti.

6. ATTIVITA' INTERNAZIONALE DI ANAS

L'ANAS S.p.A., attraverso l'Unità Iniziative Internazionali, opera anche sui mercati esteri, proponendosi ai Ministeri competenti e ai gestori stradali di Paesi stranieri come consulente per la pianificazione, progettazione, appalto e realizzazione di interventi infrastrutturali oltre che come, consulente e possibile partner, per l'esercizio, la manutenzione e la supervisione di reti stradali ed autostradali.

L'obiettivo è quello di valorizzare il prezioso know-how maturato dall'ANAS in oltre ottanta anni di attività nel settore delle infrastrutture stradali ed autostradali, affinché tale bagaglio di conoscenze possa diventare patrimonio comune agli addetti ai lavori ai fini del raggiungimento, a livello internazionale, di standard di qualità e sicurezza sempre più elevati.

Nel luglio 2010, al fine di individuare e proporre le possibili linee di sviluppo delle attività internazionali di ANAS, è stato costituito un apposito Gruppo di Lavoro coordinato da un componente del consiglio di amministrazione e composto di cinque membri.

6.1. Contratti portati a termine al 31 dicembre 2010

Al 31 dicembre 2010 sono stati portati a termine i seguenti contratti:

- "IRAQI NATIONAL TRANSPORT MASTER PLAN"⁷
- "STUDIO, ANALISI E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELLA PARTE STRADALE DEL CORRIDOIO VIII CHE ATTRAVERSA ALBANIA, MACEDONIA E BULGARIA"⁸.
- "PRE EMERGENCIES"⁹.

Concentrandosi sulle aree delle catastrofi con progressione di rischio crescente,

⁷ (Committente: Ministero degli Affari Esteri italiano; Paese: IRAQ; Importo complessivo: 4.900.880 euro; Periodo: 2003-2008). Si tratta di una serie di quattro commesse – Redazione del Piano Nazionale dei Trasporti dell'Iraq; Corso di Formazione per i funzionari del Ministero dei Trasporti Iracheno finalizzato alla gestione del Piano Nazionale dei Trasporti; Corso semestrale sulla pianificazione trasportistica; Studio della Rete di Trasporto Multimodale del Sud Iraq (Studio trasportistico della regione del Sud-Iraq; Studio di fattibilità del nuovo porto di Al Faw e della riorganizzazione dei porti iracheni; Progettazione della linea ferroviaria di collegamento con il Kuwait) – affidate al "C.I.I.T.I. - Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq" (ANAS 40%, FS 20%, Italferr 20%, ENAV 10%, ENAC 10%) da parte del Ministero degli Affari Esteri italiano, con beneficiario il Ministero dei Trasporti iracheno.

⁸ Committente: Ministero delle Infrastrutture italiano e Segretariato di Bari; Paesi: Albania, Macedonia e Bulgaria; Importo: 100.000 euro; Periodo: 2005-2008.

⁹ Committente: Commissione delle Comunità europee; Paesi: Unione europea; Importo complessivo: 344.670 euro; Periodo: 2006-2007. Il progetto vede beneficiaria la Croce Rossa Italiana e come partner l'ANAS, il GEIE del Traforo del Monte Bianco, il Regional Center For Major Industrial Accidents Prevention – Romania, il National Centre for Scientific Research "Demokritos" – Grecia, l'Università degli Studi di Torino, il Politecnico di Milano, Musi.net e Sinergie di Torino.

come le alluvioni e di quelle che si collocano nella categoria dell'accadimento improvviso, come gli incidenti all'interno di tunnel stradali o ferroviari, la Società ha realizzato uno studio con lo scopo di migliorare sia l'integrazione tra i diversi attori coinvolti nella pianificazione e nella gestione dell'emergenza sia la comunicazione e l'informazione fra i team d'azione e la popolazione.

6.2. Contratti in corso

Al 31 dicembre 2010 sono in corso i seguenti contratti:

- "PRESTATIONS ET SERVICES DE SUIVI ET CONTRÔLE QUALITATIF ET QUANTITATIF DES ETUDES ET TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU LOT EST DE L'AUTOROUTE EST-OUEST"¹⁰

Di seguito è riportata la produzione degli anni 2008, 2009, 2010 e quella prevista per gli anni 2011 e 2012 (euro/mille):

	2008	2009	2010	Tot. al 2010	2011	2012
<i>Groupement</i>	1.121	29.479	35.853	66.453	27.200	6.257
<i>ANAS</i>	618	15.103	20.134	35.855	17.061	5.988

Per quanto riguarda tale contratto, l'elemento di maggior rilievo dell'attività è costituito dall'avvio, a seguito sull'aggiudicazione della gara internazionale, della commessa relativa al controllo ed alla direzione dei lavori del Lotto Est dell'Autostrada Est-Ovest algerina.

- "SERVIZI DI PROJECT MANAGEMENT CONSULTING PER LA REALIZZAZIONE DELL'AUTOSTRADA RAS EJDYER-EMSSAD"¹¹.

La realizzazione dell'autostrada rientra tra gli accordi del "Trattato di Amicizia,

¹⁰ (Committente: ANA, Agence Nationale des Autoroute; Paese: Algeria; Importo complessivo con Avenant: 105.158.684 euro; Periodo: dal 2008-attività in corso).

ANAS (59%) mandataria del raggruppamento temporaneo di imprese con ITALCONSULT (32,1%), STE ed INCO (8,9%), si è aggiudicata il contratto di "Supervisione e Controllo qualitativo e quantitativo dei lavori di realizzazione del lotto Est dell'Autostrada Est-Ovest, per 399 km".

¹¹ (Committente: The Ras Ejdyer-Emssad Expressway Monitoring Project Management Committee; Paese: Libia; Importo complessivo: 125.500.000 euro; Periodo: dal 2010 - attività in corso). ANAS (60%) mandataria del raggruppamento temporaneo di Imprese con Progetti europa & Global SpA (30%) e Italsocotec SpA (10%), ha sottoscritto a Tripoli in data 14 dicembre 2010, il contratto per l'espletamento dei servizi di PMC inerenti l'intero processo di realizzazione dell'autostrada costiera libica Ras Ejdyer-Emssad, di sviluppo pari a circa 1.750 km, per una durata complessiva prevista pari a 72 mesi. La realizzazione dell'autostrada rientra tra gli accordi del "Trattato di Amicizia, Partenariato e Cooperazione tra la Repubblica Italiana e la Grande Jamahiriya Araba Libica Popolare Socialista" firmato a Bengasi il 30 agosto 2008.

Partenariato e Cooperazione tra la Repubblica Italiana e la Grande Jamahiriya Araba Libica Popolare Socialista" firmato a Bengasi il 30 agosto 2008.

6.3 Contratto in attesa di attivazione

E' in attesa di attivazione, al 31.12.2010, il seguente contratto:

- SERVIZI DI PMC PER IL "NUEVO SISTEMA VIAL DE CARACAS"¹².

L'entrata in vigore del contratto, il cui importo ammonta a circa 470 milioni di euro in cinque anni, era subordinata alla sottoscrizione di un ulteriore accordo con il Ministero delle Finanze venezuelano che garantisca la copertura finanziaria del progetto e l'ANAS sta operando in questo senso.

6.4. Attività promozionale ed istituzionale di ANAS all'estero

Attraverso l'Unità Iniziative Internazionali, l'ANAS offre assistenza tecnica e cooperazione di tipo istituzionale alle amministrazioni stradali di altri Paesi attraverso, ad esempio, la predisposizione di piani nazionali dei trasporti e di studi di fattibilità tecnico-economica, il supporto nella individuazione delle fonti di finanziamento, la formazione del personale, ecc.

A tal fine l'ANAS ha sottoscritto - sotto l'egida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - una serie di accordi di cooperazione con i propri soggetti omologhi di alcuni Paesi esteri quali: Venezuela, Iraq, Vietnam, India, Giappone, Federazione Russa, Moldova, Serbia, Macedonia (FYROM), Polonia, Albania e con l'AEC (Asociación de Estados del Caribe).

6.5. Partecipazione a gare internazionali

L'ANAS partecipa, all'estero, a gare internazionali in materia di pianificazione trasportistica, interventi di ammodernamento delle reti viarie, ecc., progettazione ai diversi livelli di approfondimento (preliminare, definitivo, esecutivo), direzione dei

¹² (Committente: Alcaldía del Distrito Metropolitano de Caracas; Paese: Venezuela; Importo complessivo: 473.303.600 euro; Periodo: contratto firmato il 14/11/2008, in attesa di attivazione). Attualmente, ANAS è in attesa di stipulare un nuovo contratto, sempre inerente "Il Sistema Vial de Caracas", con il nuovo Ministero delle Infrastrutture e Comunicazioni della Repubblica Bolivariana del Venezuela (MINFRA), che si basi su quello già sottoscritto il 14 novembre 2008 con la "Alcaldía del Distrito Metropolitano de Caracas".

Infatti, nel quadro del protocollo d'intesa siglato tra ANAS e il Ministero delle Infrastrutture venezuelano il 29 novembre 2005 e della successiva convenzione del 27 febbraio 2008, tra il Distretto Metropolitano di Caracas e ANAS era stato sottoscritto, in data 14 ottobre 2008, il contratto relativo all'attività di *project management and control* per la progettazione, l'assistenza tecnica e la direzione dei lavori di realizzazione del nuovo sistema stradale di Caracas, comprensivo di un anello periferico autostradale, nonché lo sviluppo di studi e progetti speciali (*disaster management*, catasto stradale, infomobilità), l'assistenza per lo sviluppo, l'operatività ed il potenziamento istituzionale dell'Istituto Metropolitano de Caracas).

lavori, alta sorveglianza, servizi di "Project Management Consulting" (PMC).

L'espansione del campo di azione a livello internazionale è una opportunità anche se, in questo campo, la Società sconta l'ibrida natura giuridica; da una parte opera sul mercato come una società privata, dall'altra soggiace ai limiti e alle restrizioni di un'azienda pubblica (es. limiti imposti dalla manovra c.d. anticrisi 2010 in materia di "missioni all'estero" che, ai sensi dell'art. 6, comma 12 del d.l. 31 maggio 2010 n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, prevede "*le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato dalla P.A. come individuato dall'ISTAT ai sensi del comma 3 dell'art. 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, incluse le Autorità indipendenti non possono effettuare spese per missioni per un ammontare superiore al 50% della spesa sostenuta nell'anno 2009*").

7. IL SISTEMA CONCESSORIO

7.1. Quadro generale delle concessionarie

Alla data del 31 dicembre 2009, la rete autostradale italiana presentava un'estensione complessiva pari a 6.678,0 km, di cui 5.773,4 km, comprendenti anche i trafori autostradali, gestiti in concessione, e 904,6 km gestiti direttamente da ANAS.

A tale data, le autostrade in concessione risultavano gestite da 24 Società concessionarie, sulla base di 25 rapporti concessori.

Nel 2008 le concessionarie risultavano 25 per la presenza della Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A., la cui concessione, con scadenza 30 novembre 2009 è passata a CAV S.p.A. (società pariteticamente costituita tra ANAS e Regione Veneto).

Occorre sottolineare la rilevanza assunta, in termini di estensione delle tratte gestite, da parte della Società concessionaria Autostrade per l'Italia, che da sola gestisce il 49,4% dell'intera rete autostradale italiana in concessione. Questa percentuale sale al 59,1% se si considerano anche le tratte gestite dalle Società concessionarie controllate:

- 1) Autostrada Torino-Savona;
- 2) Autostrade Meridionali;
- 3) Raccordo Autostradale Valle d'Aosta;
- 4) Società Autostrada Tirrenica;
- 5) Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco;
- 6) Strada dei Parchi;
- 7) Tangenziale di Napoli.

Tra le 24 Società concessionarie non sono incluse le seguenti:

- 1) Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.;
- 2) Società di Progetto Brebemi S.p.A.;
- 3) Tangenziali Esterne di Milano (ex Società TEM di Progetto) S.p.A.

Per tali società, infatti, in data 19 febbraio 2007, in attuazione della disposizione della legge finanziaria 2007 (art. 1, comma 979), è stata costituita tra ANAS e Infrastrutture Lombarde S.p.A. (controllata della Regione Lombardia), la Concessioni Autostradali Lombarde (CAL) S.p.A., che è subentrata ad ANAS nelle funzioni di concedente.

CAL è nata con il compito di governare e accelerare la realizzazione delle tre grandi opere strategiche per la viabilità stradale in Lombardia, di concorrente interesse regionale e nazionale:

- 1) l'Autostrada Pedemontana Lombarda, di lunghezza pari a 86,7 km;
- 2) il Collegamento Autostradale Brescia-Milano, denominato Brebemi, di lunghezza pari a 62,1 km;

3) la Tangenziale Est Esterna di Milano, di lunghezza pari a 34,0 km.

Quanto sopra si correla alla più ampia tematica della costituzione di società miste partecipate in uguale misura da ANAS e da finanziarie regionali di cui si è ampiamente trattato nelle Relazioni precedenti e nella presente (c.d. federalismo autostradale).

La seguente tabella di riepilogo indica l'estensione delle tratte gestite da ciascuna Società concessionaria al 31 dicembre 2009.

Società Concessionarie	Km in esercizio
Autostrade per l'Italia S.p.A.	2.854,6
Autostrada del Brennero S.p.A.	314,0
Strada dei Parchi S.p.A.	281,4
Consorzio per le Autostrade Siciliane	268,2
Autovie Venete S.p.A.	189,0
Autostrada Brescia – Verona – Vicenza – Padova S.p.A.	182,5
Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.	177,6
S.a.t.a.p. S.p.A. Tronco A21 Torino – Piacenza	164,9
Autostrada Torino – Ivrea – Valle d'Aosta S.p.A.	155,8
Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A.	154,9
Autostrada Torino – Savona S.p.A.	130,9
S.a.t.a.p. S.p.A. Tronco A4 Torino – Milano	127,0
Autostrada dei Fiori S.p.A.	113,3
Autocamionale della Cisa S.p.A.	101,0
Autostrade Centro Padane S.p.A.	88,6
Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. [1]	82,5
Concessioni Autostradali Venete S.p.A. [2]	74,1
Società Autostrade Valdostane S.p.A.	67,4
Autostrade Meridionali S.p.A.	51,6
Autostrada Asti – Cuneo S.p.A.	39,4
Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	36,6
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	32,4
Tangenziale di Napoli S.p.A.	20,2
Società Italiana Traforo Gran San Bernardo S.p.A. [1]	12,8
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A. [1]	5,8
Totale	5.726,5

Fonte: ANAS S.p.A. 2010.

[1] Chilometraggio sono comprensivi del tratto di traforo autostradale.

[2] In data 01/12/2009 la rete autostradale gestita dalla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. (41,8 km) è stata trasferita a Concessioni Autostradali Venete S.p.A., che già gestiva il Passante Autostradale di Mestre di 32,3 km.

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

I rapporti fra l'ANAS e le Società concessionarie autostradali sono disciplinati da apposite convenzioni, che hanno l'obiettivo di garantire una maggiore trasparenza del rapporto concessorio e un adeguamento dello stesso al perseguimento degli interessi generali, connessi all'approntamento delle infrastrutture e alla gestione del servizio. Ciò, in particolare, nell'ottica di assicurare adeguati livelli di sicurezza, efficienza e qualità delle infrastrutture, gestite in condizioni di economicità e redditività e nel rispetto dei principi comunitari e delle direttive del CIPE.

A seguito della riforma del settore autostradale, varata dal d.l. n. 262/2006, convertito, con modificazioni, nella legge n. 286/2006, le disposizioni convenzionali, in estrema sintesi, debbono prevedere alcune specifiche prescrizioni.

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.

La "Convenzione unica" è stata oggetto di impugnazione in sede giudiziaria e di rimessione alla Corte di Giustizia dell'UE prima che il Ministro delle infrastrutture, con direttiva del 30 luglio 2007, ne limitasse di fatto l'applicabilità ai soli casi di scadenza naturale della convenzione in essere e di rinegoziazione di quest'ultima tra le parti.

Negli anni 2007/2008 è stato approvato un primo gruppo di nuove Convenzioni autostradali e, nel corso del 2009, ANAS ha, sostanzialmente, completato la revisione degli atti convenzionali, sottoscrivendo numerosi schemi di Convenzione unica.

La Finanziaria 2010 ha novellato l'articolo 8-*duodecies*, comma 2 del d.l. n. 59/2008, convertito dalla legge n. 101/2008, prevedendo l'approvazione di *"tutti gli schemi di Convenzione Unica con la società ANAS S.p.A. già sottoscritti alla data del 31 dicembre 2009"*.

Condizione è *"che i suddetti schemi recepiscano le prescrizioni richiamate dalle delibere CIPE di approvazione, ai fini della invarianza di effetti sulla finanza pubblica, fatti salvi gli schemi di convenzione già approvati alla data di entrata in vigore del presente decreto"*.

Il 13 maggio 2010 il CIPE ha esaminato, formulando le prescrizioni di competenza, le Convenzione Uniche sottoscritte, nel corso del 2009, tra ANAS e varie

Società concessionarie¹³.

Dette convenzioni sono divenute efficaci nel corso del 2010, nei mesi di novembre e dicembre, con la sottoscrizione di appositi atti di recepimento delle prescrizioni formulate dal CIPE.

Per le Società menzionate in nota, il periodo di scadenza delle concessioni si colloca in un arco temporale che va dal 2012 (Autostrade Meridionali) sino al 2038 (Autostrada Torino–Savona).

Gli atti convenzionali in questione non prevedono alcun prolungamento dei termini di scadenza, rispetto a quanto già previsto dalle convenzioni vigenti.

L'investimento complessivo, per le citate dieci Società concessionarie ammonta a 3.934,93 migliaia di euro per il periodo 2009–2013, mentre, computato alla scadenza delle concessioni, esso è pari a 5.375,91 migliaia di euro.

Di seguito lo schema riassuntivo sullo stato attuale delle Convenzioni:

Società con Convenzione Unica Approvata ed efficace (11)	Società con Convenzione Unica Approvata (10) ed efficace dal nov/dic 2010
Autostrada Asti - Cuneo	Autostrada dei Fiori
Autostrade per l'Italia	Tangenziale di Napoli
Ativa	Rav
Autostrada Brescia-Padova	Salt
Autostrade Centro Padane	Sat
Autocamionale della Cisa	Autostrade Meridionali
Autovie Venete	Sav
Milano Serravalle - Milano Tangenziali	Sitaf
Satap - Tronco A4	Autostrada Torino - Savona
Satap - Tronco A 21	Strada dei Parchi
Cav	
Trafori internazionali (2):	Società con Convenzione Unica da definire (2):
Trafo del Monte Bianco	Autostrada del Brennero
Trafo del Gran S. Bernardo	Consorzio per le Autostrade Siciliane

¹³ Autostrada dei Fiori; Strada dei Parchi; RAV; SALT; SAT; SAV; SITAF; Autostrada Torino – Savona; Autostrade Meridionali; Tangenziale di Napoli.

7.3. Gli incrementi tariffari riconosciuti ad ASPI nel 2009 a fronte della nuova convenzione con ANAS

Sulla base delle previsioni dei vigenti atti convenzionali e della normativa di settore, dal 1° gennaio di ciascun anno maturano gli adeguamenti dei pedaggi autostradali, determinati sulla base delle formule previste dalle Delibere CIPE n. 319 del 20 dicembre 1996 e n. 39 del 15 giugno 2007, ad eccezione di taluni casi retti da regimi particolari.

La disciplina dell'adeguamento annuale delle tariffe, incentrata sull'art. 21 del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, nella legge 27 febbraio 2004, n. 47, e successive modifiche (si veda, da ultimo, l'art. 3, comma 6 bis, del d.l. n. 185/2008, convertito con modificazioni dalla legge n. 2/2009), prevede che l'ANAS, una volta ricevute, entro il 31 ottobre di ciascun anno, le richieste delle Società concessionarie per l'adeguamento delle proprie tariffe, effettui i più opportuni controlli sulla correttezza delle variazioni tariffarie e formuli la propria proposta, entro il 30 novembre, ai Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze. I Ministri, di concerto, entro i 15 giorni successivi, approvano o rigettano, con provvedimento motivato, i livelli tariffari da adottare con decorrenza dal 1° gennaio successivo.

Nella precedente relazione si era fatto cenno dell'avvenuta revisione del rapporto contrattuale intercorrente tra ANAS e Autostrade per l'Italia Spa (ASPI) e, per quanto di competenza, tra la stessa ANAS ed Atlantia Spa (già Autostrade Spa).

Si evidenzia che un rilevante aspetto del nuovo rapporto tra le due Società è costituito dall'abbandono del meccanismo incentivante del *price cap* a favore di quello adottato, il quale cristallizza le regole tariffarie per tutta la durata della concessione, prescindendo dal livello di redditività goduto dal concessionario; ciò che sembra contrastare con l'esigenza del mantenimento di un giusto equilibrio nel rapporto sinallagmatico che lega tra loro le due parti contraenti.

In base alle vigenti disposizioni di legge la nuova convenzione, acquisito il parere favorevole delle competenti commissioni parlamentari, avrebbe dovuto soggiacere al preventivo esame del NARS e quindi alle decisioni del CIPE prima di essere formalmente approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture di concerto con quello dell'economia e delle finanze, da sottoporre a sua volta al visto di legittimità della Corte dei conti.

In realtà, al di fuori dell'anzidetta procedura, la convenzione è stata eccezionalmente oggetto di apposito d. l. n. 58/2008 convertito, con modificazioni, nella legge n. 101/2008.