

COMMISSIONE VIII
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

6.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 SETTEMBRE 2016

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMETE REALACCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Coletta Mauro, <i>Direttore generale per la</i>	
Realacci Ermete, <i>Presidente</i>	3	<i>vigilanza sulle concessioni autostradali</i>	3, 11, 13
INDAGINE CONOSCITIVA IN MATERIA DI		Gadda Maria Chiara (PD)	10
CONCESSIONI AUTOSTRADALI		GINOBLE Tommaso (PD)	9
Audizione del responsabile della Direzione		MANNINO Claudia (M5S)	9
generale per la vigilanza sulle concessioni		MARIANI Raffaella (PD)	8, 13
autostradali, Mauro Coletta:		MARRONI Umberto (PD)	11
Realacci Ermete, <i>Presidente</i>	3, 7, 10, 11, 13, 14	MASSA Federico (PD)	10, 13
Borghi Enrico (PD)	7	<i>ALLEGATO: Documentazione consegnata dal</i>	
Carrescia Piergiorgio (PD)	8	<i>direttore generale per la vigilanza sulle</i>	
		<i>concessioni autostradali</i>	15

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Area Popolare (NCD-UDC): (AP); Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: SI-SEL; Scelta Civica per l'Italia: (SCpI); Lega Nord e Autonomie - Lega dei Popoli - Noi con Salvini: (LNA); Democrazia Solidale-Centro Democratico: (DeS-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-Alleanza Liberalpopolare Autonomie ALA-MAIE-Movimento Associativo italiani all'Estero: Misto-ALA-MAIE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Alternativa Libera-Possibile: Misto-AL-P; Misto-Conservatori e Riformisti: Misto-CR; Misto-USEI-IDEA (Unione Sudamericana Emigrati Italiani): Misto-USEI-IDEA; Misto-FARE! - Pri: Misto-FARE! - Pri; Misto-Movimento PPA-Moderati: Misto-M.PPA-Mod.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ERMETE REALACCI

La seduta comincia alle 11.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-TV* della Camera dei deputati.

Audizione del responsabile della Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali, Mauro Coletta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali, del responsabile della Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali, architetto Mauro Coletta.

Come sapete, noi abbiamo più volte chiesto l'audizione di rappresentanti di questa Direzione generale per concludere l'indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali che stiamo svolgendo e siamo lieti di poterla svolgere adesso. Si tratta dell'ultima audizione prima di procedere alla predisposizione del documento conclusivo.

Do la parola all'architetto Mauro Coletta, responsabile della Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali, per lo svolgimento della sua relazione.

MAURO COLETTA, *Direttore generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali*. Ringrazio sentitamente il presidente

e gli onorevoli intervenuti: è vero che stiamo per concludere l'indagine conoscitiva che la Commissione sta portando avanti, ma vorrei prima fare riferimento in maniera puntuale alla nostra attività. Chi ci ha preceduto ha fatto sempre riferimento a un'attività di vigilanza che non era ben chiara, per l'elevato numero di operazioni che vengono svolte nel settore autostradale.

Sono accompagnato dall'avvocato Livia Contarini per la parte legale-amministrativa, dal dottor Felice Morisco per la parte finanziaria e dall'ingegner Placido Migliorino, che si occupa delle ispezioni e di quello che avviene sulla rete autostradale. Per completezza di informazioni, darò evidenza di alcune criticità che, in maniera ricorrente, sono di ostacolo alla regolare attuazione dei piani degli investimenti. Voi sapete che la Direzione che guido fa capo al ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre prima i suoi compiti erano inseriti nell'ambito di un'attività ispettiva dell'ANAS (Azienda nazionale autonoma delle strade). L'articolo 36 della legge n. 111 del 2011 ha *tout court* trasferito direttamente al ministero l'attività che veniva svolta dall'ANAS come concedente. In capo al ministero è transitato anche tutto il personale in maniera abbastanza repentina, dal 30 settembre al primo ottobre. Tutto questo è avvenuto a causa della mancata costituzione dell'agenzia entro il 30 settembre 2012. Dalla prima normativa del 2011 all'avvenuto passaggio si sono susseguiti vari cambiamenti e questo ha inciso in maniera importante. Siamo quindi transitati al ministero, prima come ispettorato e successivamente, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, come Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali.

Le competenze attribuite a tale Direzione dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sono: la vigilanza e il controllo sulle concessioni autostradali, inclusa la vigilanza sull'esecuzione dei lavori, il controllo sulla gestione, l'approvazione di progetti, la proposta di programmazione, la proposta in ordine alla regolazione e alle variazioni tariffarie, la vigilanza sull'attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio e la vigilanza sull'adozione dei provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico autostradale.

Moltissime norme hanno di fatto variato l'assetto originario del settore autostradale. La più importante è la legge n. 262 del 2006, che ha introdotto importanti novità anche per la procedura di vigilanza. Molte di queste novità erano state richieste sin dai tempi in cui ANAS era concedente, in particolare il collegamento della tariffa all'avanzamento effettivo dei lavori. Dove si deve riconoscere l'adeguamento tariffario è indispensabile che siano stati effettuati lavori e che si verifichi come ciò avviene.

Voi sapete che all'interno del settore incidono sei tipi di convenzione, che si portano dietro sei sistemi tariffari diversi, che hanno un regime comune, ma la cui gestione e attuazione da parte nostra è abbastanza complicata, per noi che dobbiamo poi esprimere una proposta al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministro dell'economia e delle finanze. Lo affermo per sottolineare che l'ambito di attività risulta estremamente eterogeneo e coinvolge competenze di natura tecnica, ingegneristica, legale-amministrativa ed economico-finanziaria. La rete, come sapete, è di circa 6.000 chilometri e la Direzione esercita uno stretto controllo sulla gestione e sulle modalità di esecuzione del servizio, appurando l'assenza di interruzioni alla circolazione e al mantenimento degli *standard* di qualità e di sicurezza definiti convenzionalmente.

Tale attività risulta di rilevante importanza per l'utenza, benché il suo effetto non venga adeguatamente percepito, soffermandosi nella garanzia della continuità del servizio in condizioni di qualità.

In altri termini, per poter valutare correttamente questa mansione occorrerebbe riscontrare le situazioni di ingorgo, interruzioni al traffico, code ai caselli e criticità della segnaletica che si presenterebbero in assenza di controllo. Chiunque abbia avuto la possibilità di percorrere le autostrade di altri Paesi europei e di fare un confronto, può avere oggettivamente riscontrato che il servizio della rete autostradale italiana si pone su un livello superiore alla media. Ciò è dovuto anche alla circostanza che la qualità del profilo autostradale è rilevata annualmente sull'intera rete, con la misurazione di alcuni parametri. La rete è da noi suddivisa in tronchi di 80 chilometri, su ognuno dei quali viene effettuato due volte all'anno un monitoraggio attento, nel quale vengono controllati moltissimi parametri: la segnaletica, le pavimentazioni, l'illuminazione, lo stato delle barriere, le opere in verde, le reti di recinzione. Il mancato adeguamento a tali valori comporta l'irrogazione di sanzioni e penali.

A differenza di quanto talvolta possa ritenersi, l'attività di monitoraggio delle società, in special modo quella sugli investimenti, è risultata estremamente analitica e dettagliata. A titolo esemplificativo, faccio presente che per ciascun intervento assentito in concessione vengono rilevati e processati: la previsione di spesa convenzionale, i quadri economici progettuali, i quadri economici oggetto di approvazione, le variazioni di spesa in corso d'opera, l'avanzamento di spesa effettivo, la spesa finale e quella determinata in sede di collaudo finale. È chiaro che vengono valutati anche gli aspetti finanziari, gli aspetti legali e gli aspetti contrattuali.

In ambito operativo, la Direzione raccoglie i dati patrimoniali e gestionali su base trimestrale. Noi abbiamo un collegamento diretto con le società concessionarie, che devono trasmettere con cadenza trimestrale i dati riferiti alla gestione. Ciò è volto ad accertare l'entità degli scostamenti rispetto alle previsioni del piano economico-finanziario.

Ho già accennato al riconoscimento degli aggiornamenti tariffari annui. Questa

procedura genera effetti diretti sia sull'utenza che nei confronti delle società concessionarie, con aspettative naturalmente contrapposte. Non è raro che, in presenza di variazioni tariffarie, siano presentati ricorsi di riconoscimento di opposta natura, sia dalle società concessionarie sia dalla parte esterna, in particolare dalle associazioni di difesa dei consumatori. La principale difficoltà riscontrata da parte della Direzione in qualità di soggetto concedente è rappresentata dalla sussistenza di differenti regimi tariffari, che si riconducono a formule tariffarie introdotte dalla regolamentazione che si è succeduta. In ogni caso, tutte le procedure sono improntate a criteri di trasparenza, chiarezza e reperibilità, per cui gli ambiti discrezionali risultano completamente assenti. Inoltre, è necessario chiarire che gli incrementi tariffari riconosciuti risultano strettamente connessi all'entità degli investimenti effettivamente realizzati.

Poc'anzi accennavo ad alcuni dati sulla rete autostradale. In Italia, la rete autostradale è complessivamente di 6.400 chilometri in esercizio, di cui circa 5.800 sono di competenza del Ministero delle infrastrutture. A questi se ne aggiungono 458 in programmazione. Le società concessionarie sono 26, con 27 rapporti concessori, perché una società ha due tratte autostradali: la Torino-Milano e la Torino-Piacenza. Fino all'anno scorso erano 25; attualmente sono 27, perché sono entrate come concessionarie il collegamento con il porto di Ancona e la Catania-Ragusa, i cui atti sono stati di recente formalizzati. La rete ANAS è composta da 953 chilometri, su cui non vigila la Direzione di cui sono a capo, ma un'altra direzione. Ci sono poi società miste cui partecipa ANAS, che sono in gran parte in corso di realizzazione, per un ammontare di 443 chilometri. Cito, ad esempio, CAL (Concessioni Autostradali Lombarde), che è concedente delle concessionarie BreBeMi (Brescia-Bergamo-Milano), Pedemontana e TEM (Tangenziale est esterna di Milano). Ci sono poi altre società che sono prettamente regionali e la cui rete ammonta a circa 220 chilometri. Tutte que-

ste ultime non sono controllate da noi. I 220 chilometri sono riferiti, ad esempio, alla Broni-Mortara in Lombardia e alla Pedemontana veneta, che sono concessioni a carattere prettamente regionale. Mediamente la spesa sostenuta per investimenti negli ultimi anni è di 1.300 milioni di euro, ma in alcuni anni sono state raggiunte punte di 2.500 milioni di euro. La spesa per la manutenzione è pari a 600 milioni di euro. I ricavi di pedaggio ammontano a 5,5 miliardi di euro, di cui un terzo sono le spese e un terzo è costituito dagli investimenti. All'interno della tariffa chilometrica una parte degli introiti (816 milioni di euro) torna allo Stato. Di questi ben 720 vengono « girati » direttamente ad ANAS. In altre parole, una parte di ciò che è pagato all'interno della rete autostradale viene girato ad ANAS e ammonta a circa 720 milioni di euro. Gli investimenti complessivi, dal 2008 al 2015, ammontano a 14 milioni di euro. Il grado di attuazione in rapporto ai piani economico-finanziari, è di circa il 70 per cento.

Che cosa accade? Qual è la ragione di questa minore spesa e dello stato di attuazione al 70 per cento? Sicuramente qualche intervento importante non è partito per tanti motivi, in particolare per mancato perfezionamento della procedura e per il mancato conseguimento dei pareri e delle autorizzazioni. Si registra un ritardo per alcuni lavori, che però non sono moltissimi all'interno del comparto. I costi, poi, sono sicuramente inferiori rispetto agli importi contrattuali determinati con l'impresa, grazie ai ribassi. Infatti, all'interno del piano economico-finanziario è inserito in maniera presunta un ribasso del 15 per cento, mentre la media dei ribassi è del 25 per cento. La spesa per manutenzione è mediamente di 600 milioni di euro, come dicevo prima. Nel 2015 la spesa ammontava a 697 milioni di euro. Vengono spesi, pertanto, 118.000 euro a chilometro di rete per la manutenzione.

In termini di traffico, si sta registrando un recupero di circa il 7 per cento rispetto alla grave perdita avvenuta nel 2012. Quest'anno si è già registrata una tendenza

positiva. La mortalità a seguito di incidenti è pressoché dimezzata rispetto al 2008.

Noi valutiamo un altro aspetto importante, in relazione ai blocchi sulla rete autostradale per code superiori a 7 chilometri o per oltre due ore. In un anno su tutta la rete ne avvengono mediamente 3.500, che è un numero veramente consistente. Il 70 per cento dei blocchi sulla rete è causato da incidenti, anche perché, in caso di lavori, questi sono programmati e le deviazioni avvengono in maniera diversa, quindi non c'è una saturazione immediata.

Come dicevo prima, l'attività che noi svolgiamo è molto variegata: approviamo i progetti, verifichiamo lo stato di avanzamento delle opere, controlliamo attentamente la manutenzione, verifichiamo contabilmente tutte le spese, effettuiamo verifiche puntuali sulla rete. Il famoso PAM (Piano annuale di monitoraggio) comporta una verifica ogni 80 chilometri due volte l'anno.

Inoltre, verifichiamo la qualità, che è legata a penalità importanti che si inseriscono all'interno del regolamento tariffario. Mi riferisco allo stato delle pavimentazioni e all'incidentalità, che verifichiamo annualmente su tutta la rete.

Vorrei affrontare il tema del controllo sugli affidamenti *in house*, che sono stati molto puntuali, che è stato oggetto di attenzione anche nel corso delle precedenti audizioni. Noi svolgiamo un attento controllo su ciò che avviene nel settore. Sapete che la norma prevedeva prima che la quota di lavori che le società concessionarie autostradali erano obbligate ad affidare a terzi era pari al 40 per cento; la norma è successivamente cambiata e la percentuale è salita al 60 per cento; nel nuovo codice il rapporto è 80 per cento — 20 per cento, con i famosi due anni di attenzione. La nuova norma dovrà essere verificata ogni anno, mentre la precedente non prevedeva un arco temporale. Alle società concessionarie avevamo concesso un periodo di cinque anni, con una precisa circolare del 2012, impugnata da una sola società concessionaria. Noi ammettevamo rientri nell'ambito di cinque anni, ovvero per casi particolari nel quinquen-

nio successivo. Di conseguenza, tutte le società dovevano rispettare il rapporto percentuale previsto 40-60 all'interno del quinquennio. Gli eventuali sforamenti erano stati oggetto di segnalazione e avevano comportato l'apertura di procedimenti sanzionatori. Chiaramente ciò ha portato a un contenzioso con le società concessionarie.

Un altro aspetto importante è legato al fatto che anche in questo caso i progetti sono approvati da noi, tramite verifica sugli aspetti tecnici, ma anche sui prezzi e sull'aspetto economico del progetto stesso. Conseguentemente, anche il ribasso viene dato e approvato dalla Direzione, quindi non è la società concessionaria a decidere di affidare i lavori con un ribasso qualunque. Viene effettuato un calcolo ben preciso, previsto convenzionalmente, prendendo come valori di riferimento i sei mesi precedenti.

Devo dire che la situazione non è del tutto tranquilla. Noi abbiamo un fortissimo contenzioso con le società concessionarie, che dal 2012, dopo il passaggio al ministero, si è inasprito sotto tanti aspetti. A oggi vi sono esattamente 327 procedure di contenzioso o di procedimenti giudiziari con le società concessionarie; 327 in quattro anni sono circa 80 all'anno, quindi uno e mezzo a settimana. Tutto questo nasce da un'attenta verifica che facciamo. Spesso vengono impugnate le decisioni assunte dalla Direzione, così come i provvedimenti di approvazione dei progetti. Gli adeguamenti tariffari vengono costantemente impugnati. Vi sono anche contenziosi in materia di espropri, di lavoro, di sub-concessione e anche sui ribassi d'asta che noi diamo. Questa è sinteticamente l'attività, della quale diamo conto nei documenti che abbiamo depositato in Commissione.

Come ricorderete, ogni anno la Direzione redige uno strumento puntuale, che poi il ministro trasmetterà e di cui ho portato una copia. Il ministro consegnerà ai presidenti delle Commissioni interessate alla questione questo documento, in cui sono riportati tutti i dati in maniera puntuale e anche trasparente.

Consentitemi di fare solo un passaggio sull'attività e su chi la svolge. All'interno della direzione, dopo il passaggio cui ho fatto cenno, siamo circa 160 persone. A regime, dovremmo essere 250, quindi scontiamo una penalizzazione dovuta al blocco delle assunzioni nella pubblica amministrazione. Dalla sera alla mattina, noi siamo stati trasferiti al ministero, senza nessuna richiesta da parte nostra, con trasformazione del contratto da privato a pubblico, e abbiamo pagato tutte le conseguenze, anche in termini di contenzioso da parte del personale. Non dimentichiamo che, a causa del nostro recente inquadramento, gli anni precedenti sono stati pressoché perduti da tutto il personale. Siamo stati inquadriati a far data dal primo ottobre 2012, quindi è come se negli anni precedenti non avessimo svolto alcun lavoro.

Questo, molto probabilmente, è penalizzante (forse non per me, che ho una maggiore anzianità rispetto agli altri). Chi dovrà fare un concorso dove vengono richiesti cinque anni di esperienza rischia di non poterlo fare. Si tratta di penalizzazioni forti, senza pensare all'aspetto retributivo dovuto al passaggio da un contratto privatistico a un contratto pubblicistico. Personalmente ritengo che, sebbene tale disposizione normativa sia da ascrivere alla mancata formalizzazione dell'agenzia, la nostra è un'attività anomala all'interno del ministero. Noi svolgiamo un'attività di verifica e di monitoraggio: per numerosi aspetti si tratta di un'attività operativa rara all'interno dei ministeri. Un'attività come la nostra, per esempio, viene svolta sugli aeroporti direttamente dall'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), che è un ente esterno rispetto al ministero. Noi dobbiamo dire un po' a malincuore e semplicisticamente, che i collaboratori che si recano in missione per svolgere i sopralluoghi devono anticipare le spese. È importante farlo presente, presidente: mi scusi se parlo di queste piccole questioni, ma il rimborso arriva dopo quattro-cinque mesi. Il dipendente che non può anticipare le somme occorrenti per l'albergo e per i

pasti è costretto a rientrare in sede. Ciò crea grossi problemi. Basti pensare che siamo passati da 1.400 ispezioni all'anno nel 2011 a 850 ispezioni nel 2015. Ne risente, quindi, l'attenzione da parte di tutto l'apparato. All'interno di un assetto ministeriale c'è molta più burocrazia rispetto all'attività che conduciamo.

PRESIDENTE. Ringrazio il direttore Coletta anche per la documentazione consegnata di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*). La nostra indagine conoscitiva serve anche a capire l'utilità di quello che fate. Se si percepisce l'utilità magari si hanno anche vantaggi dal punto di vista della collocazione. A me preoccupa un po' il dato menzionato alla fine sulla riduzione del numero delle ispezioni in un settore così delicato.

Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ENRICO BORGHI. Presidente, la ringrazio per l'occasione che ci è stata data di svolgere l'audizione odierna, che completa un percorso di carattere complessivo.

Credo che, anche sulla base delle osservazioni svolte e dei dati forniti, la Commissione sia in condizione di concludere il lavoro. Mi rivolgo in particolare ai colleghi. Personalmente, tenuto conto della rapidità dell'esposizione dei numerosi aspetti trattati nel documento depositato, molti dei quali non sono stati approfonditi, trovo conferma dell'assoluta particolarità del nostro sistema italiano. Anche dal racconto del percorso e della trasformazione del sistema della vigilanza abbiamo la conferma di un'assoluta sovrapposizione, di un intreccio, di un ruolo dello Stato che è al tempo stesso, in parte attuatore, in parte gestore, in parte regolatore, in parte soggetto vigilante. Forse è il caso di fare un po' di ordine sotto questo profilo. Credo che a questo proposito sarebbe interessante capire da una prospettiva tecnica qual è l'opinione circa il fatto che possono coesistere in questo momento, sul piano della verifica e su quello della vigilanza, due soggetti. Noi

siamo in presenza di un'autorità e siamo in presenza di un ruolo ispettivo di controllo svolto dal ministero.

Naturalmente tale situazione è figlia di una scelta che la politica non ha fin qui saputo compiere, perché abbiamo istituito un'autorità, immaginando che questo fosse un settore da affidare al mercato e che, quindi, presupponesse la presenza di un'*authority* e la presenza di un ministero a monte e non a valle del processo; dopodiché, siamo andati avanti di proroga in proroga, di rinvio in rinvio, con negoziazioni sulle concessioni, e il risultato è questo.

Come si valuta questo percorso, tenuto conto del fatto che le indicazioni che ci sono state fornite dal Ministro Delrio in questa sede vanno nella direzione di porre fine alla stagione delle proroghe e di aprire alla stagione delle gare? Quale potrebbe essere l'evoluzione del sistema della vigilanza sotto questo aspetto?

Credo che questo sia il tema al quale in questa sede occorre dedicarci, anche per cercare di risolvere le questioni che sono state ricordate. Penso che si debba portare il sistema della vigilanza e del controllo in una logica di regime, che possa poi, dentro a questa cornice, risolvere anche le problematiche che sono state qui evidenziate.

PIERGIORGIO CARRESCIA. Io parto dall'ultima considerazione che ha svolto il collega Borghi relativamente al personale. Come ha già affermato il direttore, c'è un contenzioso abbastanza consistente del personale, per il quale, da quanto mi risulta, generalmente in primo grado sono state emesse sentenze a favore. Questa è una riflessione che va fatta. Forse è opportuna una revisione sia in relazione agli inquadramenti sia per quanto concerne l'opportunità, da parte del ministero, di resistere ulteriormente in secondo grado, qualora le prime sentenze dovessero essere favorevoli al personale.

Vorrei chiedere, in primo luogo, un chiarimento relativamente alle risorse assegnate. Lei ha parlato di 820 milioni di euro di entrate, di cui 720 vengono destinati ad ANAS. Presumo che la parte restante spetti al ministero. Sono tutte asse-

gnate per l'attività di controllo, oppure l'entità è un'altra?

Le chiedo un secondo chiarimento. Sfolgiando velocemente il documento consegnato, ho letto che, in merito ai sopralluoghi sulle nuove opere, sempre nel corso del 2010 sono stati effettuati 199 sopralluoghi, mentre i dati precedenti sono relativi al 2015. C'è un refuso? Si scrive « sempre nel corso del 2010 », però nel periodo precedente si parla di attività del 2015. Vorrei capire se l'attività è da sommare al 2015 oppure no.

RAFFAELLA MARIANI. Anch'io attendevo questa audizione, perché credo che siamo in un momento di cambiamento e, quindi, vi ringrazio di essere venuti e di averci portato molti dati che dovremo attentamente analizzare.

Io ho vissuto anche la fase precedente, quella che spostò la vostra attività da ANAS al ministero. In quel momento ritenevamo tutti che fosse una scelta giusta. Mi ricordo ancora che, anzi, da una buona fetta di personale che doveva rimanere presso ANAS era stata avanzata la richiesta di trasferimento presso la Direzione competente nel controllo e nella verifica, soprattutto da parte dei tecnici (gli ingegneri). Un'istanza molto forte fu presentata al Parlamento per poter ricostituire la Direzione generale competente in materia di vigilanza e controllo nella sua interezza, con tutte le competenze presso il ministero, laddove a noi sembrava opportuno istituire un meccanismo più certo di analisi e controllo, con tempi definiti in maniera più chiara.

Dai territori provengono molte delle istanze in relazione al rispetto dei contratti e delle concessioni. Tutti noi ci siamo rivolti più volte al ministero per sapere se alcune concessionarie stessero rispettando l'entità degli investimenti, gli impegni generali presi, ma anche i tempi previsti. Questo aspetto, nelle analisi che vengono svolte e anche dalla lettura dei dati, rimane il più complesso, sia per i parlamentari sia per le istituzioni che ci rivolgono quesiti. Infatti, nella richiesta del rispetto dei contratti e soprattutto della verifica degli investimenti, ci sono

sempre elementi poco chiari relativamente all'esame dei piani, alla riapprovazione e ai passaggi autorizzativi, che non sono mai definibili in un tempo chiaro. Soprattutto i concessionari, che devono poi eseguire i lavori e rispettare gli impegni presi nel territorio — mi riferisco alla Toscana, ma penso che sia così anche nel resto d'Italia — lamentano difficoltà autorizzative da parte del ministero e la mancata approvazione di piani. Mentre l'aumento tariffario arriva puntuale come il cambio delle stagioni tutti gli anni — peraltro, la legge prevede che da ottobre si cominci a discutere e a verificare se gli investimenti sono stati fatti e, in conseguenza di ciò, a quell'aumento dovrebbe seguire una discussione — e si verifica senza nessuno scarto né di tempo né di quantità, rispetto agli investimenti, invece, non si riscontra la medesima celerità. Vi chiedo, quindi, quali siano le difficoltà.

L'altra domanda riguarda il nuovo Codice degli appalti. Lei, direttore, ha citato la diversa percentuale dei lavori *in house*. Questa Commissione da molti anni cerca di alzare quell'asticella, che è ha raggiunto quota 80-20. Le concessionarie, infatti, non accettano ben volentieri tale aumento. L'intento di questa Commissione e del Parlamento in generale è stato quello di poter affidare alla concorrenza, al mercato e, quindi, anche alle altre imprese, un po' di lavoro, in un periodo che è stato molto duro per il settore delle costruzioni e delle infrastrutture.

Un altro cambiamento fondamentale, anzi molto più avversato, è stato quello della messa a gara delle nuove concessioni, la cui applicazione sarà graduale, ma che richiede che tempo prima il ministero e la direzione competente si attrezzino per verificare se vi siano le condizioni. Rispetto alle concessioni in scadenza entro 24 mesi, avete già iniziato a predisporre un'analisi e a organizzarvi per l'applicazione del nuovo codice e, quindi, delle gare, oppure no, visto che le concessionarie stanno ancora dibattendo e minacciando contenziosi? Come voi stessi testimoniate, vi sono contenziosi per

molte questioni più banali. Noi immaginiamo che su questi temi si aprirà il contenzioso più alto, ma ci domandiamo anche come si stia attrezzando il ministero al riguardo. Non vorremmo che si arrivi alla scadenza senza che il ministero si sia attrezzato per affrontare il contenzioso che quasi certamente ci sarà.

CLAUDIA MANNINO. Non avendo preso parte alla prima parte dell'audizione, mi scuso se porrò domande su temi sui quali avete forse già fornito informazioni. Ovviamente sarà mia cura leggere la documentazione.

Rispetto a quanto ho ascoltato e al contributo dei colleghi, vorrei porre una domanda. Nel riferirvi alla composizione della tariffa, avete specificato che vi è una parte che viene ceduta allo Stato. Vorrei capire se, nel calcolo di questi trasferimenti, c'è anche — non so se i contratti lo prevedano — una quota di trasferimento, dovuta non solo ai pedaggi, ma anche all'utilizzo delle aree di servizio a supporto delle autostrade. Penso agli *autogrill* e agli incassi di queste aree di servizio. Qual è, in tal caso, il vostro ruolo in quell'ambito, in termini di controllo? Non so se nel documento questo tema è più dettagliato, però mi interessa capire quale attività di controllo effettuate eventualmente sulle aree di servizio. Non so cosa accada nelle altre regioni, però la questione delle concessioni autostradali in Sicilia è abbastanza controversa, per certi aspetti. Vorrei capire meglio da voi qual è la relazione che c'è oggi tra ANAS e il CAS (Consorzio autostrade siciliane) in termini di realizzazione delle opere. Poco tempo fa, infatti, è stata effettuata una sorta di cessione non finanziaria di competenze da ANAS verso Autostrade siciliane, in funzione del nuovo tratto di autostrada che si dovrebbe realizzare tra Catania e Siracusa. Vorrei capire se voi svolgete attività di controllo anche su questi passaggi « aziendali ».

TOMMASO GINOBLE. Credo che l'audizione di questa mattina sia particolarmente significativa, in quanto la problematica affrontata interessa in maniera parti-

colare il nostro Paese, sia perché il sistema concessorio autostradale rappresenta una parte importante del trasporto, per le nostre condizioni e per quello che ereditiamo dal passato, sia per le attenzioni e per le polemiche che generalmente investono l'argomento.

Dobbiamo prendere atto che in passato c'è stata un po' di confusione a tale riguardo. Quello che abbiamo registrato stamattina ci dovrebbe preoccupare, perché i dipendenti del ministero impegnati su questo versante, soprattutto quello del controllo, sono molto pochi e quasi impossibilitati a svolgere il lavoro, anche per la scarsa disponibilità economica. Rendiamoci conto che questi dipendenti devono confrontarsi con forze economiche rappresentate da concessionarie di grande importanza, che mettono in campo, nella difesa dei loro interessi, professionalità che forse noi non siamo in grado di mettere in campo.

Se lei, direttore Coletta, si dovesse trovare in difficoltà, sarebbe assistito dal punto di vista legale nello stesso modo in cui possono difendersi queste grandi società? Presidente, se un Paese non è in grado di assistere i propri funzionari in questa maniera, diventa complicato combattere contro queste potenze economiche. Sono stati aperti 327 contenziosi negli ultimi quattro anni. Io credo che, negli anni futuri, sicuramente questo numero aumenterà o raddoppierà, soprattutto, come affermava la mia collega, nel momento in cui si avvieranno contenziosi per le nuove concessioni e le gare. Su questo, presidente, una riflessione va svolta. Io sono particolarmente attento a questo problema, venendo da una regione che è collegata con Roma dal sistema autostradale, tramite la A24 e la A25. Anzi, agli onori della cronaca, per gli ultimi avvenimenti, c'è il tentativo di far passare l'idea che si persegue solo il bene della collettività, con un percorso che a mio giudizio non è completamente chiaro.

Come diceva la mia collega, sono sempre attento agli aumenti autostradali e ai servizi che dovrebbero accompagnare questi aumenti, avendo la A25 e la A24 due tra

i pedaggi più alti, insieme — credo — all'autostrada del Brennero.

In conclusione, noi ci dobbiamo rendere conto che, se vogliamo veramente affrontare con chiarezza e trasparenza questo problema, dobbiamo dotarci di tutti gli strumenti necessari: sia la politica, attraverso le sue scelte, sia chi ha il dovere di mettere in campo tali scelte politiche.

In questo momento mi sembra che, a tale proposito, in un patto leonino noi siamo la parte debole.

PRESIDENTE. In merito ai contenziosi, penso che spesso funzioni la logica « col piscine uno ed educane cento ». Se qualche volta pagassero, le concessionarie forse sarebbero meno propense ad avviare cause temerarie. Penso che questo sia un metodo generale.

Invito i colleghi alla brevità, per poter dare spazio alle risposte.

FEDERICO MASSA. Vorrei qualche chiarimento in merito al comma 1 dell'articolo 178 del nuovo codice degli appalti, relativo alle concessioni autostradali, ossia se ve ne siano già scadute al momento dell'entrata in vigore del codice. Siccome credo che il termine indicato in quel comma sia scaduto o stia per scadere, vorrei capire se si svolge un monitoraggio su queste situazioni.

MARIA CHIARA GADDA. Accolgo anch'io l'invito del presidente e rivolgerò al direttore Coletta una domanda molto breve. Nel suo intervento ha citato brevemente le società miste a partecipazione regionale ANAS. In questa sede vorrei chiedere un approfondimento, magari anche in forma scritta, relativamente alla questione dei presunti aiuti di Stato. Ad esempio, nel documento è trattato il tema della concessione autostradale BreBeMi e del concedente CAL. Le chiedo se, anche su quella vicenda, che mi vede particolarmente interessata, provenendo io da quella regione, sia possibile un approfondimento, per comprendere lo stato della situazione e, soprattutto, quali siano le prospettive di questa concessione auto-

stradale e anche di tutte le tematiche connesse. Infatti, nei territori è forte l'attenzione sull'importante tema dei pedaggi e su tutte le altre questioni legate a questa concessione autostradale.

PRESIDENTE. Personalmente mi associo alla domanda della collega Gadda, perché la vicenda della BreBeMi è paradigmatica e anche molto importante per capire cosa non fare.

Nell'autorizzare la pubblicazione in allegato al resoconto della documentazione consegnata dal direttore Coletta, gli do la parola per la replica, ricordando che siamo disponibili all'invio di eventuali approfondimenti scritti.

MAURO COLETTA, Direttore generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali. Sui temi per i quali non riesco a dare risposte puntuali, mi riservo eventualmente di trasmettere un documento scritto a supporto.

Chiaramente condividiamo le osservazioni dell'onorevole Borghi sull'assetto e sul trasferimento. Non dimentichiamo che l'oggetto più importante è stato il trasferimento al ministero per il conflitto di interessi di ANAS, che da una parte era concedente, ma, di fatto, era anche concessionaria e azionista su numerose attività. Ciò ha portato a un trasferimento *tout court* presso il ministero.

Procedendo con ordine, l'onorevole Carrescia parlava di tre aspetti. Il primo è quello relativo al contenzioso. Noi abbiamo 65 sentenze di primo grado favorevoli, perché tutto il personale è in contenzioso: è chiaro che ciò rappresenta un costo significativo, anche per le spese legali da sostenere. Vi sono, quindi, 65 sentenze favorevoli in primo grado, ma c'è l'appello, che immancabilmente viene ribaltato completamente da parte dei tribunali.

Devo dire in maniera molto forte che l'attività è svolta da un rilevante numero di personale precario. Per legge dovevano essere assunti 50 dipendenti, ma all'interno della struttura vi sono 39 dipendenti con un contratto di tre anni. È paradossale che i nuovi assunti abbiano un livello superiore

ai *tutor* che devono insegnare loro quello che devono fare.

UMBERTO MARRONI. Non è paradossale, spesso succede.

MAURO COLETTA, Direttore generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali. Chi insegna (il *tutor*) ha un grado inferiore a colui che dovrà svolgere l'attività. Si tratta in gran parte di tecnici e ingegneri, che svolgono un'attività sul campo e approvano i progetti: è personale che noi stiamo formando e sappiate che fra un anno e mezzo dobbiamo mandarlo via, per poi fare una selezione per assumerne — si spera — altrettanto, altrimenti l'attività viene paralizzata.

Sapete benissimo che in questo modo diventa sempre più difficile mantenere alta l'attenzione, per noi che cerchiamo di avere la massima collaborazione da questi funzionari.

Lei faceva riferimento alla differenza tra gli oltre 800 milioni di euro che l'utente paga alle società concessionarie — queste ultime non li erogano di tasca loro, ma chiaramente è sempre l'utente che paga — e i 720 milioni di euro che vengono riversati ad ANAS. Una parte va direttamente, come canone di concessione, al Ministero dell'economia e delle finanze, quindi non transita minimamente presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Alle casse del ministero arrivano 20,5 milioni di euro, che, come potete ben capire, non vengono spesi da noi (con 20 milioni di euro si potrebbero fare grandi cose): la nostra spesa è sicuramente inferiore rispetto a questa. In merito alla domanda sui sopralluoghi citati nel documento, le riferirò dopo aver svolto una verifica attenta.

Onorevole Mariani, lei faceva riferimento alla volontà del passaggio. Noi siamo stati trasferiti senza che nessuno ci chiedesse se volessimo andare, forzatamente. In seguito, sempre con la modifica normativa, è stata data ad altro personale che volesse andare in ANAS la possibilità di svolgere un'attività relativa alle gare all'interno del ministero. Erano richieste dodici

persone e mi sembra che una o due persone abbiano fatto domanda di trasferimento; poi nulla più: dunque, non c'è stata un'osmosi, una possibilità di passaggio da una parte all'altra.

Lei affermava una cosa per noi molto importante, che viene continuamente ripetuta. Evidentemente non siamo in grado di comunicare in relazione agli investimenti. A questo punto, in prima persona, mi riservo di portarvi un documento sulle attività che facciamo e su come tutta la problematica sia legata alle tariffe. Non dimentichiamo che nell'ultimo anno la tariffa è stata pari a zero e l'anno precedente abbiamo dato soltanto l'1,5. Abbiamo 50 contenziosi aperti anche per questa questione. Nel 2009 il Governo bloccò per norma l'adeguamento tariffario, ma subito dopo ha dovuto ripristinare la situazione precedente, perché purtroppo si tratta di norme stabilite contrattualmente. Noi dobbiamo far rispettare i contratti, come avete detto anche voi. In tal senso, do rassicurazione che sarà presentato un documento puntuale, che spiega in maniera molto più semplice che cosa avviene all'interno di ogni rapporto concessorio, anche in termini di investimento, e come lo monitoriamo.

Noi monitoriamo i vari passaggi: una volta perfezionato il procedimento, viene irrogata la penale prevista contrattualmente. Questo è un impegno che noi vogliamo prendere. Onorevole Mariani, lei diceva giustamente che il nuovo codice prevede la messa in gara delle concessioni. Voi sapete che l'Italia è l'unico Paese europeo che sta svolgendo le gare delle concessioni. Siamo sempre «baccettati» dall'Unione europea, ma ci sono due gare in corso. Ammetto che purtroppo ci sono dei tempi, ma non le seguiamo noi: c'è un'altra direzione che segue le gare, perché la competenza è stata sdoppiata. Ci sono due gare, la Centropadana Brescia-Piacenza, che è la A21, e la Napoli-Pompei-Salerno della SAM (Società autostrade meridionali), che stanno per essere aggiudicate e contrattualizzate.

Per le nuove gare — rispondo anche all'onorevole Massa sulla nostra organizzazione in merito alle gare — c'è una direzione apposita, che sta portando avanti il suo lavoro per partire immediatamente con le gare.

Sicuramente ci sono concessioni scadute. L'ultima, l'ATIVA (Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta), è scaduta tre giorni fa, il 31 agosto, però si sta già andando avanti con tutte le procedure di gara. Le gare di concessione sono veramente complicate sotto tanti aspetti. Devo dire anche che l'ATIVA ha già in piedi tanti ricorsi e ne farà altri su tutto quello che sta avvenendo, perché è convinta di avere una proroga fino al 2030 per tanti motivi e, invece, deve andare in gara.

L'onorevole Mannino faceva riferimento alle tariffe e chiedeva quale sia la parte relativa alle aree di servizio. In termini tariffari, le *royalty* da aree di servizio non sono all'interno del pedaggio. Le società pagano il 2, il 5 o il 20 per cento, a seconda dei contratti, delle *royalty* che loro hanno sui ricavi delle subconcessioni e lo versano ad ANAS. Sono quei famosi 20,5 milioni di euro.

Noi facciamo un'attività puntuale anche sulle aree di servizio. Adesso stiamo predisponendo un nuovo disciplinare che permetta di controllare in maniera molto attenta e puntuale quello che avviene all'interno delle aree. Voi sapete che tutte le aree di servizio del settore in tutta Italia sono in gara, ossia per esse è previsto un riaffidamento da parte delle concessionarie come subconcessionarie. Abbiamo dato disposizioni ben precise per effettuare questa attività.

Noi non entriamo nel rapporto tra ANAS e CAS. Abbiamo un rapporto con il CAS, che è abbastanza difficile sotto certi aspetti. Si è verificata una decadenza, sottoscritta e poi completamente ribaltata dal Consiglio di giustizia amministrativa per la regione Sicilia, come lei saprà sicuramente. Monitoriamo attentamente e abbiamo nuovamente diffidato il CAS, perché non possiamo avere per gli utenti autostrade di serie A e autostrade di serie B. Il CAS non gestisce le autostrade in maniera attenta.

Abbiamo il controllo sulla nuova costruzione Catania-Siracusa. Il famoso lotto unico è in corso in questo momento e su esso noi abbiamo la diretta vigilanza per quello che accade. Non dimentichiamo che in tutte queste operazioni il committente e la stazione appaltante sono le società concessionarie, che hanno una responsabilità ben precisa rispetto alla nostra attività di alta vigilanza.

Onorevole Ginoble, alla sua domanda sull'assistenza legale le rispondo di no, perché ci dobbiamo difendere da soli. Noi, per tutte le questioni personali e penali — l'attività che svolgiamo può comportare anche incidenti o altro —, dobbiamo inevitabilmente avere un'assicurazione per una tutela di carattere legale, che abbiamo completamente perso rispetto a quella che ci spettava quando eravamo in ANAS. Sofriamo molto di questa cosa, anche perché diventa pesante. Si tratta di questioni molto importanti e all'esterno ci sono fior di avvocati...

RAFFAELLA MARIANI. Anche il ministero ha fior di avvocati...

MAURO COLETTA, *Direttore generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali*. Tuttavia, non ci difende, in quanto la nostra difesa spetta all'avvocatura dello Stato, che, più che un difensore, è un soggetto amministrativo. Ci sono sicuramente avvocati altrettanto bravi, che assumono la difesa in campo penale dell'amministrazione: noi ci rivolgiamo anche a loro chiaramente, per essere tutelati e per non spendere cifre abbastanza importanti. Per quanto concerne la concessione A24-A25, noi siamo molto attenti a ciò che sta accadendo. Conoscete un po' tutti la questione riguardante il terremoto. Dobbiamo intervenire con un piano vero e importante di messa in sicurezza dell'autostrada. Noi monitoriamo attentamente, ma eventuali problematiche dell'autostrada A24-A25 creano problemi su tutto l'indotto; su quelle aree non arriva niente: ha mantenuto la sua forza nel 2009, ma non ci possiamo permettere più errori.

Stiamo procedendo in maniera molto forte, con una dialettica molto attenta con il concessionario e in alcuni aspetti anche nervosa. Già domani abbiamo un'ulteriore riunione per capire questi aspetti.

All'onorevole Massa penso di aver risposto: ci sono già concessioni in scadenza, che per i prossimi 24 mesi continueremo a monitorare.

FEDERICO MASSA. Rispetto alla previsione della richiesta di indizione delle gare i termini teoricamente sono scaduti. Vorrei capire se quel termine, in via del tutto eccezionale, sia stato rispettato.

MAURO COLETTA, *Direttore generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali*. No, è chiaro. Stiamo procedendo in tal senso. Mi permetto di dirvi che non è un'attività che seguiamo noi.

Onorevole Gadda, è sicuramente importantissimo quanto da lei affermato. Come dicevo prima, noi svolgiamo un'attività di vigilanza, non di concedente, perché il concedente è CAL. È chiaro che sono opere inserite ai sensi della legge obiettivo, quindi comunque noi dobbiamo monitorare, e per esse c'è un contributo pubblico importante.

In sede europea è stato attivato una procedura *pilot* con riferimento all'approvazione di un atto del CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) nell'agosto dell'anno scorso, di proroga di sei anni della concessione e di erogazione di un contributo pubblico a BreBeMi pari a 320 milioni di euro. L'Unione europea chiede al ministero le dovute giustificazioni. Consegnerò la documentazione puntuale in merito.

PRESIDENTE. Direttore, sarei curioso di sapere quale giustificazione abbiamo dato all'Unione europea. Abbiamo detto che i conti del *project financing* erano stati fatti male?

MAURO COLETTA, *Direttore generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali*. Presidente, sul *project financing* avremmo molto da dire. Purtroppo non è

una materia di cui mi occupo: me ne sono interessato, ma occorre fare attenzione. Mi limito a dire che non c'è concessione in Italia che sia stata fatta senza contributo pubblico. Pertanto, una riflessione va fatta. Si parte in un modo e si finisce in un altro.

PRESIDENTE. Grazie, direttore. Visto che ci avviciniamo alla conclusione dell'indagine conoscitiva, vi invito a far pervenire alla presidenza eventuali ulteriori elementi di cui possiamo tener conto, anche in forma scritta.

Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa
il 24 gennaio 2017*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

DOCUMENTAZIONE CONSEGNATA DAL DIRETTORE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

Il sistema autostradale in concessione

1. La rete delle concessioni autostradali in Italia

La rete autostradale italiana è affidata in concessione a società con diversi concedenti.

Rete autostradale in concessione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

La rete autostradale a pedaggio, data in concessione dal Ministero delle Infrastrutture, è gestita da 26 società con 27 rapporti concessori. L'intera rete si sviluppa per 5.886,0 Km ed è tutta in esercizio.

Rete autostradale ANAS – Regioni

In aggiunta alle tratte autostradali assentite in concessione, la rete autostradale nazionale è composta da tratte gestite direttamente da ANAS S.p.A., pari complessivamente a 953,8 km, tutta in esercizio. Sono state costituite Società partecipate pariteticamente da Anas S.p.A. e Regioni, con funzioni di soggetto concedente di nuove tratte autostradali per km 443.

Altre società concedenti

Vi sono infine ulteriori Società Concedenti che operano per la costruzione di autostrade regionali, per 220 km, con Regione come concedente. Nessuna delle tratte in questione è in esercizio.

2. Il rapporto concessorio

La durata delle concessioni è riportata negli atti convenzionali indicati nella tabella che segue.

CONVENZIONI UNICHE EX L. 101/2008	
Società	Data di scadenza
ATIVA	Concessione scaduta 31/08/2016 Prossima Gara per riaffidamento
Autostrade per l'Italia	31/12/2038
Autovie Venete	31/03/2017
Autostrada Brescia – Padova	30/06/2013 ¹

¹ Scadenza rideterminata al 2026 in funzione dell'approvazione della Valdastico Nord la cui realizzazione è condizionata all'Accordo Stato – Regione Trentino Veneto – Provincia Autonoma di Trento e sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole nelle sedute del 05.08.2016 e 10.08.2016.

Autocamionale della Cisa	31/12/2031
Autostrade Centro Padane	30/09/2011 Riaffidamento in corso
Autostrada dei Fiori	30/11/2021
RAV	31/12/2032
SALT	31/07/2019
Autostrade Meridionali	31/12/2012 Riaffidamento in corso
SAT	31/12/2046
SATAP - tronco A21	30/06/2017
SAV	31/12/2032
Milano Serravalle - Milano Tangenziali	31/10/2028
SITAF	31/12/2050
Tangenziale di Napoli	31/12/2037
SATAP - tronco A4	31/12/2026
Autostrada Torino - Savona	31/12/2038
Strada dei Parchi	31/12/2030
CONVENZIONE UNICA DECRETO INTERMINISTERIALE 21.11.2007	
Autostrada Asti - Cuneo	30/06/2035
CONVENZIONE EX L. 244/2007	
CAV	31/12/2032
CONVENZIONI EX L. 498/1992	
Autostrada del Brennero	Concessione scaduta 30/04/2014 Gara revocata con sentenza CdS n. 1243/2014
CAS	31/12/2030
CONVENZIONE EX ARTT. 153 E 175 DLGS 163/2006 (FINANZA DI PROGETTO)	
Passante Dorico (collegamento Grande viabilità Porto di Ancona)	11/02/2051
SARC srl (Ragusa - Catania)	30/01/2056
CONVENZIONI SOGGETTE A TRATTATI INTERNAZIONALI	
SITRASB Traforo Gran San Bernardo	31/12/2034
SITMB Traforo Monte Bianco	31/12/2050

3. Sintesi dei dati gestionali 2015

➤ Ricavi

Valori in Meuro	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ricavi netti da pedaggi	4.754	4.892	5.017	4.875	4.967	5.233	5.488
Variazione % rispetto anno precedente	--	+2,9%	+2,6%	-2,8%	+1,9%	+5,4%	+4,9%

➤ Costi

Valori in Meuro	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Costi di produzione	2.353	2.551	2.800	2.860	2.797	2.804	2.883
Variazione % rispetto anno precedente	--	+8,4%	+9,8%	+2,2%	-2,2%	+0,2%	+2,8%

➤ **Margine operativo lordo**

Valori in Meuro	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Risultato operativo	2.191	2.298	2.371	2.052	2.135	2.129	2.545
Variazione % rispetto anno precedente	--	+4,9%	+3,2%	-13,4%	+4,0%	-0,3%	+19,6%
Utile netto	986	953	1.150	1.021	1.154	1.052	1.422
Variazione % rispetto anno precedente	--	-3,3%	+20,6%	-11,2%	+13,1%	-8,9%	+35,2%

➤ **Investimenti**

Valori in Meuro	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Investimenti beni devolvibili	1.747	2.030	2.190	2.058	1.632	1.477	1.398
Variazione % rispetto anno precedente	--	+16,2%	+7,9%	-6,0%	-20,7%	-9,5%	-5,3%
% attuazione progressiva sui Piani Economico - Finanziari (operativi)	186,8%	126,1%	105,1%	88,6%	78,7%	73,1%	68,8%

Evoluzione degli investimenti nel corso del 2015:

- avviati 41 cantieri nuovi lavori - importo complessivo 354,4 milioni di euro;
- ultimate 71 opere - un importo complessivo 1.408,5 milioni di euro;
- in corso di esecuzione (compresi quelli interamente sospesi e parzialmente sospesi) 125 - importo complessivo 5.604,4 milioni di euro.

➤ **Manutenzioni**

Valori in Meuro	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Manutenzione ordinaria	707	700	662	677	653	694	697
Variazione % rispetto anno precedente	--	-1,0%	-5,4%	+2,3%	-3,5%	+6,3%	+0,4%
% attuazione progressiva sui Piani Economico - Finanziari	106,1%	105,2%	103,2%	102,3%	101,0%	101,1%	101,2%

➤ **Volumi di traffico e sicurezza (sinistri)**

VEICOLI KM (IN MILIONI)	LEGGERI	PESANTI	TOTALE	VAR. % TOTALE
2008	63.732	20.036	83.768	--
2009	65.284	18.607	83.891	+0,1%
2010	65.254	19.029	84.282	+0,5%
2011	64.357	19.019	83.376	-1,1%
2012	59.796	17.578	77.374	-7,2%
2013	60.993	14.895	75.888	-1,9%
2014	59.339	17.263	76.602	+0,9%
2015	61.162	17.814	78.976	+3,1%

Settore Autostradale in concessione(*)	Eventi puntuali		
	N° Sinistri	N° Feriti	N° Morti
2005	38.850	18.826	464
2006	37.564	18.836	483
2007	34.843	18.199	427
2008	32.098	15.590	376
2009	29.900	14.394	263
2010	29.660	14.484	295
2011	27.285	13.547	255
2012	24.403	11.750	262
2013	23.597	11.261	229
2014	23.546	11.157	217
2015	24.423	12.201	235

(*) Ad eccezione dei Trafori

➤ Ricavi per lo Stato sulle autostrade affidate in concessione

DESCRIZIONE CANONE (importi in €)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Canone di Concessione [1]	110.800.178,89	112.733.930,37	117.889.168,41	120.872.064,79	117.028.298,58	118.199.747,72	124.509.044,63	130.371.595,43
Integrazione Canone di Concessione (ex sovrapprezzi)	271.792.330,66	304.675.179,38	380.931.426,62	642.280.665,61	594.913.820,59	583.884.362,68	590.126.450,95	609.864.252,10
Corrispettivo Strada dei Parchi	55.860.000,00	55.860.000,00	55.860.000,00	55.860.000,00	55.860.000,00	55.860.000,00	55.860.000,00	55.860.000,00
ASTI-CUNEO (canone di sola gestione art. 12 conv.)	94.639,62	200.473,44	215.052,50	215.788,21	257.924,17	305.038,09	316.037,63	334.465,34
Canone di sub concessione [2]	12.908.902,47	16.215.704,94	17.014.714,97	21.504.057,21	21.178.882,03	21.357.603,08	21.679.603,87	20.257.685,46
Totale	451.456.051,64	489.685.288,13	571.910.362,50	840.732.575,82	789.238.925,37	779.606.751,56	792.491.137,07	816.687.998,34
di cui di competenza ANAS SPA	387.191.947,88	424.299.608,52	503.534.644,82	770.626.778,24	716.300.932,15	689.693.294,81	698.596.287,32	720.814.787,52

[1] Negli anni 2013, 2014 e 2015 il Consorzio Autostrade Siciliane non ha comunicato gli importi dovuti.

[2] Negli anni 2013, 2014 e 2015 il Consorzio Autostrade Siciliane non ha comunicato gli importi dovuti.

4. Dati di Bilancio

Indicatori economici	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ROE	14%	14,2%	17,1%	13,5%	15,9%	13,6%	18,5%
ROI	9,7%	9,5%	9,6%	7,5%	8,2%	8,0%	9,0%
EBITDA % dei ricavi	57,2%	51,1%	48,8%	48,0%	45,8%	47,9%	46,6%
EBIT % dei ricavi	39,8%	35,4%	33,4%	30,4%	32,7%	32,3%	36,7%
Oneri finanziari/Ricavi	12,5%	14,9%	13,6%	15,5%	15,5%	14,9%	14,3%

5. Direzione per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72, la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (DGVCA) svolge le funzioni di:

- vigilanza e controllo sui concessionari autostradali, inclusa la vigilanza sull'esecuzione dei lavori;
- gestione dei rapporti in essere con i concessionari autostradali,
- approvazione dei progetti relativi;
- proposta di programmazione,;
- proposta in ordine alla regolazione e variazioni tariffarie;
- vigilanza sull'attuazione, da parte dei concessionari, delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio;
- vigilanza sull'adozione, da parte dei concessionari, dei provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico autostradale.

5.1 Verifiche sull'esecuzione dei lavori e sulla gestione e manutenzione della rete autostradale

Di seguito si riportano i dati riepilogativi dal 2008 al 30.06.2016

Anno	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	1 SEMESTRE 2016
visite ispettive relative all'esercizio autostradale	670	1.073	1.240	1.427	1.125	555	496	820	429
- non conformità	2856	4.863	4.437	5.692	4.694	1.917	1.761	4.298	3996
sopralluoghi sulle nuove opere	302	475	590	552	462	145	158	199	174

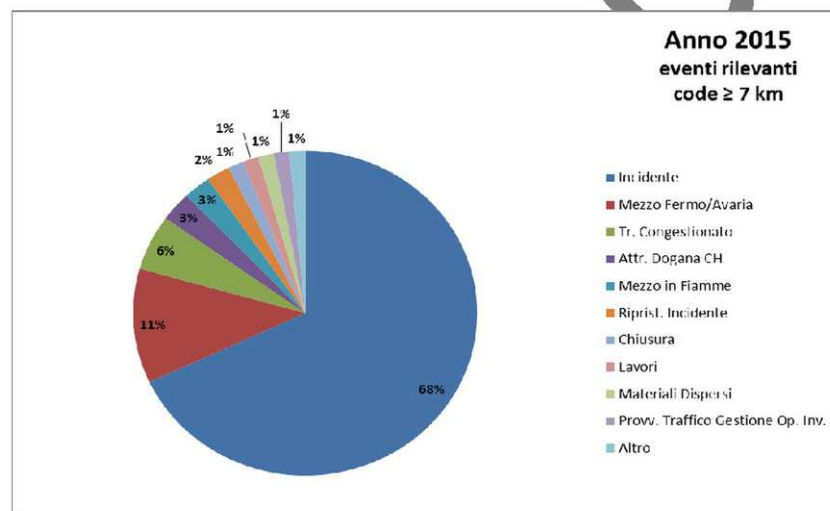
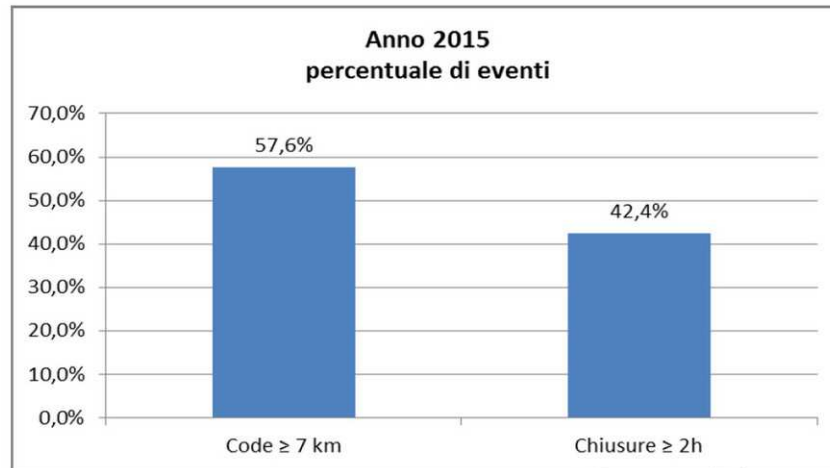
5.2 Verifiche sulla qualità

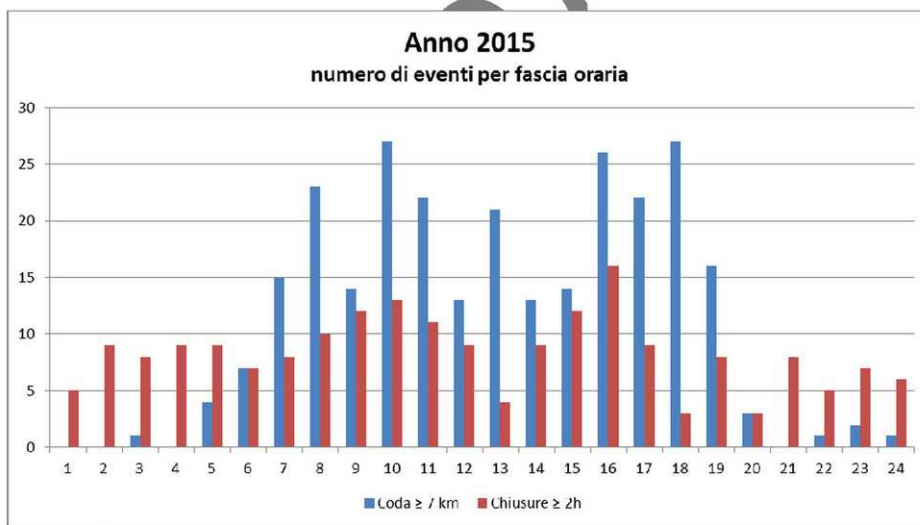
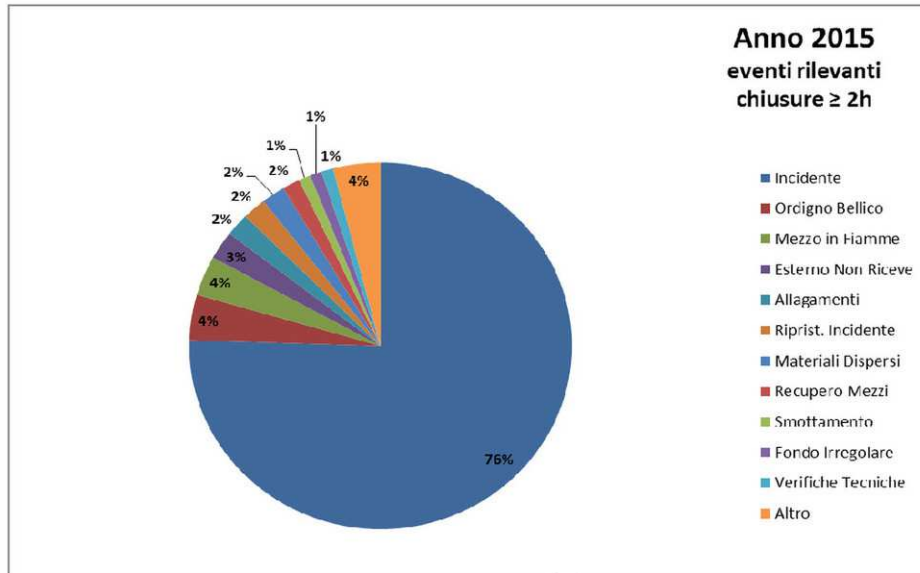
Tra le attività di vigilanza svolte dalla DGVCA particolare significato assume quella relativa alla qualità autostradale. Il livello di qualità del servizio autostradale si valuta tramite l'Indicatore di Qualità Q. Ai fini della sua determinazione vengono considerati i seguenti elementi:

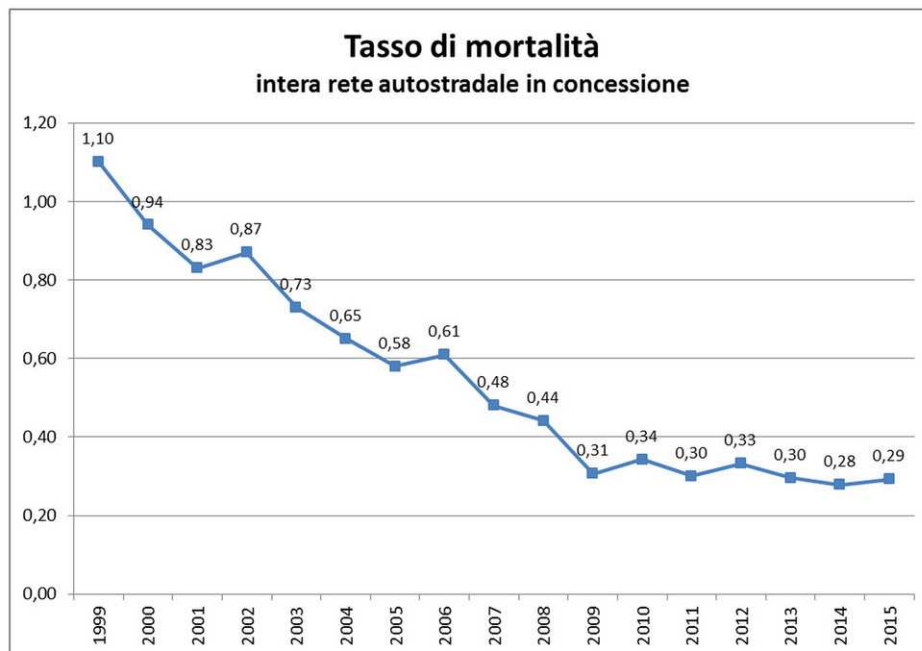
- stato strutturale delle pavimentazioni;
- livello di sicurezza.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
I_{pav}	74,05	73,56	75,59	75,79	74,48	73,45	71,88	71,98
I_s	97,02	97,75	97,50	98,73	98,93	99,15	99,24	99,34
Q	83,24	83,24	84,35	84,97	84,26	83,73	82,82	82,92

Eventi emergenziali prese in considerazioni code superiori a 7 km e blocco autostradali per periodi superiori alle 2 ore







5.3 Controllo economico e finanziario

Il controllo economico-finanziario svolto dalla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (DGVCA) è attuato mediante l'acquisizione e la successiva rielaborazione dei dati di contabilità analitica e di bilancio. I dati di contabilità analitica, in particolare, vengono rilevati su base sia trimestrale che annuale. Ciò consente di tracciare in modo continuo le variazioni economico-patrimoniali, nonché l'andamento dei volumi di traffico. Particolare attenzione, inoltre, è rivolta al monitoraggio dei programmi di spesa per l'ammodernamento della rete autostradale in concessione.

I dati contabili consuntivi sono costantemente confrontati con quelli corrispondenti dei Piani economico-finanziari (PEF), al fine di rilevare gli eventuali scostamenti rispetto alle previsioni e di intraprendere le opportune misure correttive.

Atti convenzionali stipulati tra le Concessionarie autostradali e gli enti terzi: n° 163 attualmente in corso.

Contenziosi instaurati dalle Società concessionarie

Da ottobre 2012 sono stati notificati al Ministero n. 327 atti giudiziari relativi a contenziosi instaurati ad istanza delle Società concessionarie. Questi ultimi, hanno ad oggetto i provvedimenti con cui la Direzione esercita l'attività di controllo. In particolare, si citano le seguenti tipologie di contenzioso: ricorsi avverso l'adeguamento delle tariffe autostradali, ricorsi contro i provvedimenti di approvazione dei progetti per mancato riconoscimento ad investimento e vertenze instaurate avverso i provvedimenti sanzionatori irrogati dalla Direzione. A ciò si aggiungono ulteriori contenziosi in materia di espropriazioni, lavori, subconcessioni, delibere CIPE, affidamenti e ribassi.

Controllo sull' affidamento dei lavori

I limiti normativi di cui all' art. 253, c. 25 del D. Lgs. 163/2006 (60% infragruppo / 40% terzi), con la Legge 134/2012 sono stati modificati nella misura massima del 40% applicabile infragruppo e minima del 60% a terzi. Con D. Lgs. 50/2016 è stata introdotta una ulteriore restrizione di tali quote nella misura del 20% infragruppo / 80% terzi, estendendo l' applicazione di tali limiti anche ai servizi e alle forniture.

Nelle vigenti convenzioni è previsto l' impegno, da parte delle Società concessionarie, all' osservanza e al rispetto della vigente normativa, nonché delle disposizioni del Concedente. Con circolare ANAS-IVCA prot. 67217 dell' 11.05.2012 sono state impartite delle precise disposizioni sulla modalità di calcolo delle percentuali lavori infragruppo/terzi e sulla procedura per il calcolo dei ribassi applicabili alle imprese infragruppo.

L' attività di controllo svolta dal Concedente consiste nell' analisi ed elaborazione dei dati inviati dalle società ogni sei mesi, dalla segnalazione di situazioni di squilibrio delle percentuali, nella richiesta di piani di recupero, di verifica dell' effettiva attuazione dei piani, di dinieghi all' esecuzione di affidamenti, o alla relativa sospensione. Tutte le misure correttive adottate sono finalizzate al riequilibrio delle percentuali infragruppo/terzi e vengono messe in atto al fine di evitare il verificarsi di situazioni sanzionabili.

Nell' ambito delle verifiche puntuali sugli affidamenti, viene esaminata dal MIT la modalità operativa adottata nell' affidamento dei lavori e viene verificato il rispetto, da parte delle Società, delle disposizioni del Concedente. Laddove le verifiche abbiano esito negativo, si provvede all' emissione di provvedimenti di contestazione, che possono determinare anche l' avvio di procedimenti sanzionatori.

L' azione costante di verifica svolta dalla DGVCA ha avuto quale rilevante effetto un notevole incremento dell' entità del contenzioso, poiché gran parte delle Società concessionarie non ha accolto i provvedimenti emessi dal MIT nello svolgimento delle attività di controllo sopra descritte.

7. Il sistema tariffario

Il pedaggio autostradale è l' importo che l' utente paga per l' utilizzo dell' autostrada ed è commisurato alla lunghezza del percorso compiuto. Le disposizioni vigenti prevedono l' orientamento al costo per la determinazione del pedaggio; in tal modo viene esclusa qualsiasi autonomia o discrezionalità nella quantificazione della tariffa di partenza di ciascun periodo regolatorio e negli aggiornamenti annuali.

Secondo il sistema vigente, le tariffe chilometriche unitarie sono differenziate per tipologia di veicolo e per categoria di strada. Il sistema di classificazione dei veicoli è basato sul numero di assi e sull' altezza del veicolo misurata all' asse anteriore ed è articolato su cinque classi. Il calcolo del pedaggio è effettuato moltiplicando la tariffa unitaria per la lunghezza in chilometri del percorso compiuto, applicando l' aliquota IVA e arrotondando il risultato (per eccesso o per difetto) ai 10 centesimi di euro. Nella tariffa unitaria sono incluse le quote di competenza ANAS, originariamente pari a 3 millesimi di euro/km per le classi A e B (veicoli a 2 assi) e 9 millesimi di euro/km per le classi 3, 4 e 5 (veicoli a 3, 4, 5 e più assi).

L' adeguamento avviene con 6 sistemi tariffari.



17STC0021020