

5.27. I punti salienti per l'attivazione della procedura si possono così riassumere:

- la proposta di realizzazione di un'opera pubblica deve essere presentata, dal promotore, all'Ente appaltante entro il 30 giugno di ogni anno, ovvero entro il 31 dicembre se ricorrono certi presupposti di legge;
- la proposta deve contenere le garanzie del promotore;
- il progetto deve essere compreso tra quelli previsti nella fase di programmazione di opere di cui all'art. 14 della legge 109/94 (Piano triennale);
- la P.A., entro quattro mesi dalla ricezione della proposta, valuta quale progetto può andare in gara;
- la gara si svolge sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 21 della legge quadro;
- la concessione viene affidata mediante procedura negoziata da svolgersi tra i due soggetti che sono risultati i migliori offerenti ed il promotore;
- se la gara va deserta, il promotore si aggiudica la concessione;
- se l'aggiudicazione avviene ad uno dei soggetti partecipanti alla gara, il promotore ha diritto al rimborso delle spese di progetto così come accettato dall'amministrazione;
- il soggetto aggiudicatario della concessione è obbligato a subappaltare almeno il 30% dei lavori.

5.28. Per la prima volta, nel campo della realizzazione delle infrastrutture, l'ANAS ha applicato tale disciplina, per la costruenda bretella di collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e Milano, altrimenti detta BRE.BE.MI. sul cui

argomento si rinvia a quanto relazionato nel relativo paragrafo.

Tra l'altro, tale normativa prevede che i costi della progettazione siano a totale carico del progettista, argomento questo che abbraccia l'altra figura prevista dall'art. 37 bis della legge n. 109/94 ed individuata con il termine *finanziamento di progetto* ovvero project financing.

n) Revisione prezzi

5.29. Dall'esame, a campione, degli atti inerenti il pagamento del corrispettivo maturato per i lavori eseguiti da parte delle imprese appaltatrici (certificati di acconto e stati di avanzamento lavori), la Corte ha rilevato che in molti contratti viene riconosciuta ed applicata la revisione dei prezzi ancorché riguardino atti negoziali stipulati e/o aggiudicati - ivi compresi i relativi atti aggiuntivi - dopo l'entrata in vigore della legge 8 agosto 1992, n. 359, con la quale è stato convertito il D.L. 11 luglio 1992, n. 333, abrogativo dell'istituto revisionale.

Per il pagamento degli oneri revisionali alle ditte appaltatrici, vengono utilizzati specifici fondi previsti nel progetto originario.

5.30. Una volta esauriti i fondi progettuali, l'ANAS applica, per soddisfare ulteriori richieste di revisione prezzi, la procedura dettata dalla legge 21 dicembre 1974, n. 700, che consente l'utilizzo delle somme impegnate per la esecuzione dei lavori, salvo reintegrare successivamente tali somme destinate al pagamento degli oneri revisionali, mediante nuovi dispositivi di impegno di spesa da far gravare sul relativo capitolo del bilancio passivo dell'ANAS.

5.31. Nella seduta del 15 giugno 1992, il C.d.A. manifestò l'intenzione di affidare, ad una impresa, a trattativa privata, con il ribasso del 15% i lavori previsti nel progetto 27 novembre 1991, n. 426 bis della variante di Francavilla a Mare - congiungimento della variante di Ortona - 1° stralcio variante di Pescara alla S.S. 263 - 1° lotto per l'importo lordo di € 45.448 mln. (£. 88 mld).

Al riguardo occorre precisare che, le intenzioni e/o pareri degli organi consultivi - quali sono quelli di qualunque Consiglio di amministrazione - «rappresentano solo atti di natura meramente interna e preparatori alla fase successiva, non rappresentando, per l'amministrazione nessun obbligo alla loro esecutività» (Cassazione 2 maggio 1987, n. 4130).

5.32. Tale affidamento venne revocato, dall'ANAS, con nota 22 febbraio 1993 - e l'inizio dei lavori fu sospeso - per carenza del parere del Ministero della Protezione Civile.

Ciò provocò l'insorgenza di un contenzioso con l'impresa che si è ritenuto di risolvere con la stipula di un nuovo contratto a trattativa privata con la stessa impresa mediante l'istituto del «riaffidamento» disciplinato dalla legge 23 dicembre 1996 n. 662. Il relativo contratto a trattativa privata, n. 169, è stato stipulato in data 23 aprile 1997 verso il prezzo di € 38.630 mln. (£. 74,8 mld) ⁽⁶⁾.

L'istituto revisionale era inapplicabile, nel caso in esame, in quanto già abrogato fin dall'11 luglio 1992.

I lavori erano affidabili solo con il ricorso alla procedura concorsuale vigente.

⁽⁶⁾ Il Consiglio di Stato nella decisione n. 2076 del 10 aprile 2000, ha rilevato quanto segue: «La disciplina contenuta nell'art. 33 della legge 28 febbraio 1986, n. 41, nel testo novellato dall'art. 3 del decreto legge 11 luglio 1992, n. 333 convertito dalla legge 8 agosto 1992, n. 359, che ha abolito l'istituto della revisione dei prezzi negli appalti di opere pubbliche, si applica agli appalti aggiudicati dopo l'entrata in vigore della nuova disciplina, ossia nei contratti a trattativa privata stipulati dopo la detta data».

Il contratto non è stato comunicato alla Corte dei Conti in violazione dell'art. 24 della legge 23 dicembre 2002, n. 289, essendo i relativi effetti ancora in corso.

- 5.33 Anche nel caso di affidamento di opere all'impresa esecutrice attraverso la stipula delle convenzioni, la data di riferimento per l'applicazione della revisione prezzi è rappresentata da quella in cui si sottoscrive la convenzione integrativa e non quella della preliminare.

Nel merito è stata stipulata, in data 25 marzo 1991, con la ditta appaltatrice una convenzione preliminare regolante la concessione della progettazione esecutiva della esecuzione dei lavori di sistemazione della S.S. 131 nel tratto Cagliari-km. 14+250, dell'importo netto di € 20,25 mln., alla quale seguiva, in data 4 agosto 1993, la sottoscrizione della convenzione integrativa, per l'importo netto di € 24,29 mln.

Anche per tali lavori l'istituto revisionale era inapplicabile.

Al riguardo, le Sezioni di controllo della Corte dei Conti, nell'adunanza del 16 maggio 1995, con delibera n. 119/95, si sono così espresse proprio nei riguardi di un atto stipulato dalla ex azienda ANAS: «le convenzioni in parola sono integrative di convenzioni preliminari in cui vengono delineati, in via presuntiva, gli elementi del contratto; tali elementi vengono puntualmente definiti nelle convenzioni definitive; ed è questo il momento in cui si perfeziona il rapporto obbligatorio, in quanto si ha la contezza dell'opera da seguire e del correlato prezzo. Pertanto, al fine di applicare il divieto della revisione prezzi, occorre fare riferimento alla data di stipula delle convenzioni integrative».

- 5.34. La condotta seguita dall'ANAS contrasta con il parere già espresso

dal Ministero Infrastrutture e Trasporti (22 settembre 1992) riconfermato, su richiesta della Società (nota 18 ottobre 2002, n. 1108), secondo cui l'istituto della «revisione prezzi» non trova applicazione dall'11 luglio 1992 per tutti gli atti negoziali intervenuti successivamente.

o) Somma urgenza

5.35. L'Amministratore dell'Ente ANAS, con circolare n. 50 del 19 dicembre 2000, diretta a tutti gli Uffici competenti, oltre a disciplinare gli atteggiamenti da tenere nei confronti dell'istituto in questione, raccomandò l'adozione di ogni possibile attenzione, sull'uso di detto affidamento dei lavori, al fine di evitare *abusi di qualsiasi genere*, per assicurare la corretta applicazione del D.P.R. 554/99 (art. 147), garantendo il pronto ripristino della strada.

5.36. Proprio per la natura della loro imprevedibilità, l'affidamento delle opere, con il rito della somma urgenza, rappresenta, nel vasto scenario della legislazione sui pubblici appalti, l'unico caso in cui la legge consente che la consegna e l'inizio dei lavori siano autorizzati senza la preventiva copertura finanziaria ed a trattativa privata, dietro indagini di mercato.

5.37. Al riguardo, l'attività di controllo ha evidenziato quanto segue:

- nell'ambito del territorio regionale di competenza, si sono verificati ripetuti affidamenti di opere eseguiti sempre dalle stesse ditte appaltatrici; in alcuni casi si sono verificati anche dieci interventi eseguiti sempre da una medesima impresa;
- il limite legale di € 200.000 entro il quale debbono eseguirsi le

opere di primo intervento è stato, a volte, superato; in alcuni casi, si è fatto ricorso all'illegittima tecnica dell'artificioso frazionamento con il ricorso a due distinte esecuzioni;

- molti interventi non sembrano rivestire i requisiti della somma urgenza, ma piuttosto quelli della manutenzione ancorché straordinaria, come nel caso di installazione di cartelli di segnaletica stradale;
- tardività della redazione del verbale di constatazione dell'evento (superiore a 10 gg.), in contrasto con l'imperativo legislativo.

5.38. Nel prospetto che segue vengono riepilogati gli interventi di somma urgenza affidati dai singoli uffici compartimentali, nell'ambito del loro territorio di appartenenza, nell'anno 2002 in correlazione con gli anni 2001 e 2000 (dal 28 luglio 2000):

(valori espressi in €)

Compartimento	2000		2001		2002	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Nord:	372	66.216.701,39	147	22.790.801,94	124	15.741.002,66
Torino	142	21.036.644,17	36	4.533.682,60	38	4.833.844,61
Trieste	20	4.022.100,28	15	3.446.430,14	30	4.377.008,85
Milano	96	23.083.800,00	15	2.085.258,70	44	4.496.744,15
Venezia	32	6.322.763,94	18	2.808.637,18	8	1.215.928,94
Genova	38	4.531.630,60	17	2.198.040,55	1	150.000,00
Bologna	44	7.219.762,40	46	7.718.752,77	1	199.700,00
Aosta	0	0	0	0	2	467.782,11
Centro:	117	21.220.219,74	152	28.496.593,51	88	11.471.192,41
Firenze	59	8.481.304,12	70	10.887.903,33	25	2.971.384,20
Perugia	26	7.365.847,25	28	8.553.628,42	32	4.393.135,19
Ancona	19	3.561.319,39	27	5.261.417,02	19	2.357.985,93
L'Aquila	0	0	0	0	1	199.177,28
Roma	13	1.811.748,98	27	3.793.644,74	11	1.549.509,81
Sud:	34	4.290.016,53	22	3.063.224,10	9	1.125.545,57
Napoli	0	0	0	0	1	71.288,50
Campobasso	3	554.937,07	0	0	2	399.936,99
Potenza	5	520.138,34	21	2.959.932,72	3	241.520,08
Bari	0	0	0	0	0	0
Catanzaro	26	3.214.941,12	1	103.291,38	3	412.800,00
Isole:	5	1.056.906,86	5	1.938.058,65	32	4.275.967,63
Palermo	5	1.056.906,86	4	1.798.633,19	31	4.078.217,63
Cagliari	0	0	1	139.425,46	1	197.750,00
Totale Generale	528	92.783.844,52	326	56.288.678,20	253	32.613.708,27

5.39. Appare evidente la tendenza, non sempre giustificata, al ridimensionamento nell'applicazione dell'istituto della somma urgenza, da parte dei compartimenti regionali, che nell'anno 2002 ha subito un decremento del 43% rispetto all'anno 2001 e del 54% rispetto al periodo luglio-dicembre 2000.

p) Attività ANAS S.p.A. (19 dicembre 2002/30 maggio 2003)

5.40. Rispetto allo stesso periodo del 2002, l'attività amministrativa e progettuale dell'ANAS è aumentata del 54% e, per quanto attiene ai contratti, del 104%.

Tuttavia, non si è riscontrata alcuna accelerazione nell'esecuzione dei lavori, come comprova il volume dei pagamenti, rimasto stazionario dal 2000.

q) Incarichi di progettazione

5.41. Sono stati pubblicati n. 13 bandi gara per un importo lordo complessivo di € 22.560.000,00 (L. 43.682.251.000), riguardanti le seguenti opere:

N.	Oggetto	Regione	Importo
1.	S.S. 121 - amm.to a 4 corsie	Sicilia	1.500.000,00
2.	S.S. 77 - adeguamento tratto Foligno- Muccia	Marche	4.000.000,00
3.	E78 - adeguamento a 4 corsie Grosseto-Siena	Toscana	2.700.000,00
4.	S.S. 73 - collegamento con la E78 e la SS 73	Toscana	2.350.000,00
5.	S.S. 106 - amm.to e prolung.to con la SS 280	Calabria	1.000.000,00
6.	S.S. 106 - amm.to tra Reggio e Bovi	Calabria	1.250.000,00
7.	Asse autostradale Caserta Benevento	Campania	2.300.000,00
8.	S.S. 115 - Completam.to svincolo Birgi	Sicilia	740.000,00
9.	S.S. 77 - allacciam.to con le SS. 16 e 3	Marche	1.570.000,00
10.	S.S. 106 - amm.to Simeri - Passovecchio	Calabria	2.000.000,00
11.	S.S. 106 - amm.to Mandatoriccio - Amendolara	Calabria	1.600.000,00
12.	S.S. 106 - complet.to Simeri-Crichi-Passovecchio	Calabria	1.200.000,00
13.	Racc.collegam. Tra Modena e Lucca		350.000,00
Totale			22.560.000,00

r) Appalti di lavori

5.42. Sono state altresì pubblicate n. 11 gare per l'affidamento della realizzazione di opere pubbliche, per un importo lordo complessivo di € 1.599.174.926,97 (£. 3.096.436.455.000), suddivise come dal seguente prospetto:

N.	Oggetto	Regione	Importo
1	S.S. 17 - miglioram. Degli innesti ai Km 58,00 e 68,500	Abruzzo	21.282.460,95
2	S.S. 96 - adeguam. Innesto con la SS 99 al Km 10,150	Puglia	15.574.641,72
3	S.S. 96 - - adeguam. Innesto con la SS 99 al Km 81,300	Puglia	20.177.155,13
4	S.S. 131 - adeguam. Cagliari-Oristano	Sardegna	37.606.721,95
5	S.S. 127 - completam. E adeguam. Scala Ruia-Tempio	Sardegna	11.880.324,88
6	S.S. 647 - adeguam. Sismico del viadotto al Km 16,910	Molise	11.854.497,80
7	ASR- adeguam. Dal Km 393,5 al Km 423,3	Calabria	887.740.572,67
8	S.S. 114 - complet. Tratto Catania-Siracusa	Sicilia	564.887.294,00
9	S.S. 236 - adeguam. Tronco Gombetto-Marmiolo	Lombardia	7.913.050,82
10	S.S. 407 - costruzione svincolo abitato Bernalda	Basilicata	4.849.682,87
11	S.S. 12 - Complet. Variante Isola d. Scala	Veneto	15.408.524,18
Totale			1.599.174.926,97

s) Contratti stipulati

5.43. I contratti già stipulati con il privato contraente al termine della procedura concorsuale sono n. 17 per un importo netto di € 475.629.531,75 (£. 920.947.193.000), come da seguente prospetto riepilogativo.

N.	Oggetto	Regione	Importo	Impresa esecutrice
1	S.G.C. Grosseto-Fano adeguam. a 4 corsie	Toscana	29.668.961,49	SECOL
2	S.S. 53 - Complet. Tangenz. Oderzo	Veneto	5.769.147,64	COTEA
3	Prog.costruz. S.S.V. Licodia Eubea con A19	Sicilia	1.340.710,00	Ati Bonifica-Ast-Co.re.STI
4	S.S. 340 - variante di Menaggio	Lombardia	29.190.132,56	Todini
5	Conferimento ramo d'azienda	Lombardia	0	Grassetto
6	Racc tra S.S. 231 e 456. Isola d'Asti	Piemonte	35.257.606,51	Ati Lauro-Mattioda
7	Messa in sicurezza galleria Montepergola	Campania	3.284.399,80	CIET
8	Fornitura di beni - n. 60 rimorchi	Direz. Gen.	300.000,00	ELLERA
9	Prog. adeguam. A/S Roma-Fiumicino	Lazio	206.582,76	Ati Ste-Proger
10	Sistemi elaborazioni UNIX	Direz. Gen.	1.989.977,71	Ati Infordata-Sist.Infor.
11	S.S. 78 - Ponte Marese-Carbonara	Marche	4.936.396,52	Locatelli
12	Variante abitato Fiorenzuola d'Arda	Emilia-Rom.	11.834.291,67	Ati: CMB-Edilsuolo
13	S.S. 467 - collegam. con S.P. 15 Magreta	Emilia-Rom.	16.330.133,17	Ati: Viberto-Nuova Bit.
14	S.S. 45 - collegam sponda sinistra Bisagno	Liguria	12.164.663,61	CMB
15	Contrazione mutuo per Malpensa	Direz. Gen.	312.000.000,00	Unicredit
16	S.S. 7 - variante esterna abitato Grottaglie	Puglia	882.782,62	Leandri
17	Contrazione mutuo per Val d'Agri	Direz. Gen.	10.473.745,69	Solan
Totale			475.629.531,75	

t) «Punti neri»

5.44. In aggiunta a quanto segnalato al paragrafo 2, si segnala che l'intero piano operativo dell'ANAS, individuato attraverso una mappatura eseguita in collaborazione dagli uffici regionali periferici dell'Ente, interesserà le seguenti opere:

1. soppressione dei passaggi a livello;
2. miglioramento di intersezioni a raso presentanti criticità;
3. rettifiche piano altimetriche comprensive dell'eliminazione di strettoie;
4. miglioramento ed adeguamento delle barriere di sicurezza;
5. realizzazione di tappeti drenanti e fonoassorbenti in alcuni tratti della rete;
6. opere di protezione in sede stradale;
7. risanamento e sistemazione opere d'arte;
8. sistemazioni idrauliche;
9. segnaletica, impianti semaforici, illuminazione, recinzioni, barriere;
10. altri interventi richiesti dall'obiettivo delle riduzioni del 40% dei decessi e del 20% dei feriti entro l'anno 2010, come previsto dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (P.N.S.S.).

u) Conclusioni

5.45. La Corte ha riscontrato nel settore molteplici «criticità» che compromettono sia gli effetti anticiclici del Governo sia la rapida conclusione dei lavori utili per l'economia nazionale e per la competitività delle imprese nello scenario dell'economia globale.

Accanto alle notazioni riguardanti la ridotta velocità di esecuzione dei lavori e, di riflesso, del rapido trasferimento alle imprese dei

consistenti stanziamenti finanziari del Governo, si è rilevato che la Società ha osservato una irregolare condotta in materia di rispetto delle procedure concorsuali per l'affidamento dei lavori e di una applicazione dell'art. 18 della legge n. 109/94 (incentivo premiante) estremamente favorevole al personale malgrado il continuo avvalersi di professionisti esterni, riconducendo il relativo intervento alla fase pre-progettuale; che per la sua importanza definisce tutte le ulteriori fasi fino al progetto esecutivo.

Un atteggiamento «estremamente morbido» è stato osservato nei confronti delle imprese per l'applicazione dell'istituto della revisione prezzi, nonostante questo sia stato soppresso da oltre 10 anni, contravvenendo anche alle direttive ministeriali.

Pur riconoscendo l'incremento consistente in materia di pubblicazione di bandi di gara e dei relativi contratti, non può sottacersi che il ricorso a notai esterni costituisce una considerevole anomalia con aggravamento dei relativi oneri finanziari.

La mancanza di un prezzario aggiornato e di nuovi capitolati - generali e speciali - insieme alla inosservanza dell'art. 17 dello Statuto, che impone l'approvazione dei contratti sottoposti alla disciplina europea, determina un quadro di incertezza e di opacità contrastante con i principi di trasparenza e di economicità definiti dalla legge n. 241/1990.

6. CONCESSIONARIE

a) Connotati delle concessioni autostradali

6.1. L'istituto dell'affidamento in concessione dell'intera procedura degli appalti di opere pubbliche, dalla progettazione all'esecuzione dei lavori, si rinviene nella legge 24 giugno 1929, n. 1137, modificata dalla legge 12 luglio 1949, n. 460, dalla legge 10 agosto 1950, n. 660 e dalla legge 8 agosto 1977, n. 584.

A seguire, è intervenuta la legge 17 febbraio 1987, n. 80, che limitava l'applicazione di norme straordinarie, per un periodo non superiore a tre anni dalla sua entrata in vigore, per l'accelerazione dell'esecuzione delle opere pubbliche.

6.2. Il ricorso a tale procedura veniva prevista per tutti i lavori il cui importo era stimato superiore a venti miliardi di lire.

Il successivo D.L.gs. 19 dicembre 1991, n. 406, ricettivo della direttiva comunitaria 89/440 in materia di aggiudicazione di appalti pubblici, (sostitutivo, peraltro della precedente legge n. 584/77) riportava, all'art. 4, comma 2, la possibilità di utilizzare l'affidamento in concessione dei lavori pubblici il cui importo fosse pari o superiore a cinque milioni di ECU, IVA esclusa.

La legge 11 febbraio 1994, n. 109 (c.d. Merloni) all'art. 19 — come modificato dall'art. 7 dalla legge 1 agosto 2002, n. 166 — dispone sulle concessioni dei lavori pubblici, specificando che *«sono contratti conclusi in forma scritta fra un imprenditore ed una amministrazione aggiudicatrice, aventi ad oggetto la progettazione definitiva, la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori pubblici, o di pubblica utilità, e di lavori ad essi strutturalmente e direttamente collegati, nonché la loro*

gestione funzionale ed economica».

Con il D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554, approvativo del regolamento di attuazione della legge quadro n. 109/94, vengono dettati, all'art. 84, i criteri per l'affidamento della concessione di lavori pubblici; tale criterio è individuato in quello dell'aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa disciplinata nel successivo art. 91.

Ulteriore norma di riferimento è, infine, quella emanata con il D.L.gs. 20 agosto 2002, n. 190, relativo alla realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale il cui importo progettuale sia superiore a € 250 mln.

- 6.3. La Corte dei Conti, nelle precedenti Relazioni, ebbe a sottolineare dettagliatamente che l'intervento delle concessionarie nel settore autostradale costituisce un esempio particolare di «project financing», mirante a consentire il concorso dei privati alla realizzazione e gestione delle opere pubbliche previa valutazione della salvaguardia del principio di economicità in modo che il ricorso al privato conduca alla più proficua scelta per assicurare la tutela dell'interesse pubblico, in un regime concorrenziale e di sussistenza del rischio di impresa a carico del concessionario.

Si tratta di realizzare un equo e felice connubio tra interesse pubblico e privato secondo quanto prescritto dall'art. 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, secondo cui l'attività amministrativa «è retta nei termini di economicità, di efficacia, di pubblicità».

In tale contesto, è essenziale presupposto per l'istituzione e lo sviluppo delle concessioni autostradali l'esistenza di un valido sistema di controllo, atto a verificare tutti gli elementi

economico-finanziari delle concessionarie ed a predisporre studi dettagliati, approfonditi, dettagliati e affidabili, fondati su un progetto tecnico, finanziario, amministrativo ed organizzativo tale da conseguire i migliori risultati per le finanze pubbliche e fornire il miglior servizio alla clientela autostradale.

b) Tariffe autostradali

6.4. In materia di tariffe di pedaggio autostradali, a partire dal 1961, numerosi sono stati i provvedimenti legislativi ⁽¹⁾. Il quadro normativo tuttora in vigore è contenuto nella legge 23 dicembre 1992, n. 498 (Interventi urgenti in materia di finanza pubblica) il cui art. 11, 1° e 2° comma, statuisce: *«Il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), su proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, emana direttive per la concessione della garanzia dello Stato di cui all'articolo 3 della legge 24 luglio 1961, n. 729, come da ultimo sostituito dall'articolo 9 della legge 28 aprile 1971, n. 287, per la revisione delle convenzioni e degli atti aggiuntivi che disciplinano le concessioni autostradali, nonché per la revisione, a partire dall'anno 1994, delle tariffe autostradali, tenuto conto dei piani finanziari, delle variazioni del costo della vita, dei volumi del traffico e dei dati scaturenti dagli indicatori di produttività».*

«Le tariffe di pedaggio autostradale sono fissate, conformemente alle direttive del CIPE, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro e con il

(1) Cfr., in particolare, leggi 7 febbraio 1961, n. 59; 24 luglio 1961, n. 729; 28 marzo 1968, n. 385; 28 aprile 1971, n. 287; 12 agosto 1982, n. 531; 28 febbraio 1986, n. 41; 29 dicembre 1990, n. 407.

Ministro del bilancio e della programmazione economica».

A tale normativa è seguita quella indicata nella legge 24 dicembre 1993, n. 537 (Interventi correttivi di finanza pubblica), che all'art. 10, 1°, 2° e 3° comma, dispone: «La determinazione dei prezzi demandata ad organismi pubblici prevista dalle vigenti disposizioni di legge non può eccedere del 20 per cento il prezzo di riferimento di corrispondenti beni e servizi scambiati sul mercato. Le tariffe dei servizi di pubblica utilità vengono fissate e aggiornate, in base a parametri di riferimento idonei a determinare le modalità di recupero dei costi, con criteri di efficienza. L'individuazione dei prezzi e delle tariffe di riferimento è effettuata sulla base delle rilevazioni e delle analisi svolte dall'ISPE e dagli altri istituti del Sistema statistico nazionale. I dati relativi sono pubblicati ogni sei mesi».

«I canoni di concessione di beni pubblici e di beni ed attività sottoposti a riserva originaria sono aumentati annualmente secondo i criteri: dell'adeguamento alle variazioni dell'indice dei prezzi al consumo, rilevato nell'anno solare precedente; dell'adeguamento proporzionale ai canoni pagati da altri concessionari o beneficiari di autorizzazione; della rivalutazione in relazione alla domanda effettiva o potenziale dei beni e delle attività concesse».

«A decorrere dal 1 gennaio 1994, gli enti concessionari di autostrade sono tenuti a corrispondere allo Stato un canone annuo, nella misura dello 0,50 per cento per i primi tre anni e dell'1 per cento per gli anni successivi, da calcolarsi sui proventi netti da pedaggio di competenza dei concessionari medesimi. A decorrere dalla stessa data, sono modificate le clausole convenzionali in materia di canone di concessione o di devoluzione allo Stato degli utili di esercizio. I rapporti relativi al periodo precedente sono convenzionalmente definiti dall'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) anche in via transattiva».

Il CIPE (deliberazione 20 dicembre 1996, come modificata dalle delibere 7 marzo 1997 e 3 dicembre 1997) ha stabilito, al punto 1.2: «Le tariffe di pedaggio autostradale vengono adeguate, con decorrenza dal 1° gennaio di ciascun anno, [...] tenendo conto di valutazioni relative ai seguenti aspetti: remunerazione congrua del capitale investito; progetti di investimenti futuri; modificazioni attese della produttività; variazioni attese della domanda e quindi sviluppo delle condizioni competitive dei mercati in cui l'impresa opera; [...]».

c) Rete autostradale

- 6.5. L'estensione della rete autostradale è di km. 6.474,5 di cui:
- km 5.584,2 a pedaggio inclusi i trafori e le autostrade in concessione;
 - km 894 a traffico libero, in gestione ANAS.
- 6.6. Da rilevare che il C.d.A. nella seduta del 31 luglio 2003, ha preso atto del conferimento del ramo aziendale della Autostrade S.p.A. ad una propria controllata all'84% (che ha assunto la denominazione Autostrade per l'Italia S.p.A.) e sul cui argomento si è già espresso, con parere positivo, il Consiglio di Stato in data 14 luglio 2003. L'ANAS è ora in attesa dell'approvazione dell'atto di trasferimento della concessione autostradale, da parte dei Ministeri competenti.
- 6.7. La situazione del sistema autostradale in concessione, alla data del 31 dicembre 2002, risulta la seguente:

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Distesa: km.	Concessionarie	Presenza dei Gruppi				Scad. Convenz.
		Partecipata	%	Controllata	%	
314	Brennero	Autostrade	5,44	Regione	79,67	31.12.05
127	Torino-Milano			Gr. Gavio	55	31.12.26
88,6	Centro Padane			Prov.-Comuni	85,12	30.9.11
67,4	SAV			Gr. Gavio	44,62	31.12.05
164,9	SATAP			Gr. Gavio	96	30.06.17
2,9	Gran San Bernardo	Gr. Gavio	36,50	Regione	63,50	
	Trafofo					
79,2	SITAF	Gr. Gavio	36,68	ANAS-Prov.-Comuni	51	31.12.25
6,8	di cui Traforo					
74,8	ATIVA	Enti Pubblici	17,65			31.8.16
		Gr. Gavio	30,33	Gr. Gavio	30,33	
		Mattiola	31,81	Mattiola	31,81	
101	Cisa			SALT	39,89	31.12.10
176,6	Serravalle			Prov.-Comuni	87,38	31.10.28
41,8	Venezia-Padova			Enti Pubblici	54	30.11.09
182,5	Brescia-Padova			Prov.-Comuni	70	30.6.13
113,3	Fiori			Gr. Gavio	59	30.11.21
180,3	Autovie Venete	Autostrade	4,29	Prov.-Comuni	86,52	31.3.17
154,9	SALT			Gr. Gavio	26,30	31.7.19
27	RAV			Autostrade	47,58	31.12.32
5,8	Monte Bianco			Autostrade	51	
	Trafofo					
51,6	SAM			Autostrade	58,98	31.12.12
36,6	SAT			Autostrade	93,24	31.10.28
130,9	Torino-Savona			Autostrade	99,98	31.12.38
20,2	Tangenziale Napoli			Autostrade	100	31.12.37
281,4	Strada dei Parchi (*)			ANAS	100	31.12.40
227	Aut. Siciliane			ANAS-Regione		31.12.30
2.854,6	Autostrade (**)			Autostrade	84	31.12.38

(*) Nel 2002, l'ANAS era concessionaria ex lege con affidamento della gestione autostradale all'ex Sara, precedente concessionaria, decaduta ex lege nel 1976. Dal 1 gennaio 2003 la concessione è stata assentita all'ATI Autostrade S.p.A. (60%) e Toto S.p.A. (40%).

(**) Nel 2003, a seguito dell'attuazione del Progetto Mediterraneo, la denominazione sociale è stata modificata in Autostrade per l'Italia S.p.A.

Le prospettazioni che seguono rappresentano la situazione, al 30 settembre 2003, della presenza, sull'intera rete autostradale nazionale, sia in gestione diretta che indiretta (attraverso altre società partecipate) dei principali Gruppi.

Autostrade per l'Italia – Concessioni controllate (*)

Concessionaria	Distesa km	Presenza	%	Scad. Convenz.
Torino-Savona	130,9	diretta	99,98	31.12.2038
SAT	36,6	diretta	93,24	31.10.2028
Strada dei Parchi	281,4	diretta	60	31.12.2040
SAM	51,6	diretta	58,98	31.12.2012
Monte Bianco	5,8	diretta	51	
RAV	27	indiretta	47,97	31.12.2032
Tangenziale Napoli	20,2	diretta	100	31.12.2037

(*) Si riportano, da fonte Autostrade S.p.A., i dati relativi alla gestione della rete autostradale: 3.408,1 km di rete in concessione; 61% della rete autostradale italiana a pedaggio; 18% di quella europea a pedaggio.