

Gruppo Gavio- Presenza diretta o indiretta (tramite concessionarie controllate o partecipate)

Concessionaria	Distesa km	Presenza	%	Scad. Convenz.
Torino-Milano	127	diretta	55	31.12.2026
SATAP	164,9	indiretta	96	30.6.2017
Fiori	113,3	indiretta	59	30.11.2021
SALT	154,9	indiretta	26,30	31.7.2019
Cisa	101	indiretta	39,89	31.12.2010
SITAF	79,2 (A32)	indiretta	36,68	31.12.2025 (A32)
G.S. Bernardo		indiretta	36,50	
ATIVA	74,8	indiretta	30,33	31.8.2016
Serravalle	176,6	indiretta	13	31.10.2028
SAT	36,6	indiretta	5,3	
SAV	67,4	indiretta	48	31.12.2005
Autovie Venete	180,3	indiretta	3,9	31.3.2017

Enti pubblici- Presenza in concessionarie

Concessionaria	Distesa km	Presenza		Scad. Convenz.
		Enti Pubblici	%	
Brennero	314	Regione Trentino, Province, Comuni, Camere di Commercio	83,170	31.12.05
Centropadane	88,6	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	85,12	30.9.11
SAV	67,4	Regione Valle d'Aosta	27	31.12.05
SATAP	164,9	Province e Comuni	4	30.6.17
G.S. Bernardo		Regione Valle d'Aosta	63,50	
SITAF	79,2 (A32)	Provincia Torino - Comune Torino	19,2	31.12.25 (A32)
ATIVA	74,8	Comune Torino	17,64	31.8.16
CISA	101	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	47,68	31.12.10
Serravalle	177,6	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	86,84	31.10.28
Venezia-Padova	41,8	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	54	30.11.09
Brescia-Padova	182,5	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	70	30.6.13
Fiori	113,3	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	16,4	30.11.21
Autovie Venete	180,3	Regioni Veneto e Friuli, Province, Comuni, C.C.I.A.A.	93,687	31.3.17
SALT	154,9	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	10,3	31.7.19
RAV	27	Regione Valle d'Aosta	52	31.12.32
Monte Bianco	5,8	ANAS, Regione Valle d'Aosta	49	
SAT	36,6	Province e C.C.I.A.A.	0,092	31.10.28
Torino-Savona	130,9	Comune Torino	0,021	31.12.38
Strada dei Parchi	281,4	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	26,071	31.12.40

Fonte: ANAS - Anagrafe Società Concessionarie.

Risulta, perciò, che il Gruppo Gavio e il Gruppo Autostrade hanno una posizione prevalente. Più precisamente il Gruppo Gavio ha il controllo di otto concessionarie e il Gruppo Autostrade di sette concessionarie, di cui Autostrade per l'Italia. E' maggiormente prevalente il Gruppo Autostrade perché gestisce direttamente Km. 2.854,6 a pedaggio (pari al 51% del sistema autostradale), cui si aggiungono ulteriori km 553,5,

assentiti in concessione a favore di organismi controllati dalla Soc. Autostrade S.p.A., per un totale di km. 3.408,1. Il Gruppo Gavio gestisce km. 1.286.

- 6.8. Le autostrade gestite dall'ANAS sono le seguenti:
- a) Grande Raccordo Anulare di Roma;
 - b) collegamento tra Roma e l'aeroporto Internazionale di Fiumicino;
 - c) Autostrada Salerno-Reggio Calabria;
 - d) Autostrade siciliane A19, Palermo-Catania, A29 Palermo-Mazara del Vallo, Alcamo-Trapani.

ANAS S.p.A. — Autostrade gestite

Denominazione	Distesa Km.
GRA di Roma	68,2
Aeroporto di Fiumicino	18,5
Salerno-Reggio Calabria	443,4
Palermo-Mazara del Vallo-Punta Raisi	119,0
Alcamo-Trapani	47,4
Palermo-Catania	193,8
Catania Nord-Catania Centro	3,7
Totale	894,0

d) Società Autostrade

- 6.9. Negli ultimi anni non si è registrata alcuna apprezzabile variazione nella rete autostradale; cosicché Autostrade ha mantenuto la stessa posizione che aveva prima della sua privatizzazione.

L'attuale situazione deriva dalla originaria scelta di politica economica a favore della figura del «concessionario di rete», giustificata per consentire la realizzazione di arterie autostradali prive di autonomia economica (per non adeguati livelli di traffico

e di redditività) e perciò non concedibili a singoli operatori.

Nella precedente Relazione al Parlamento, la Corte ha rilevato la mancata liberalizzazione del mercato. Si deve, però, riconoscere che, oltre alla originaria scelta politica-economica di cui si è detto, anche attualmente le caratteristiche del settore autostradale rendono complesso il processo di liberalizzazione: si tratta di un settore che necessita di notevoli capacità tecnico-gestionali e di ingenti risorse finanziarie con ritorni sul capitale molto diluiti.

Ed infatti, mentre in Italia il gruppo Autostrade — alla data del 31 dicembre 2002 — gestisce il 56% del sistema autostradale italiano a pedaggio, negli altri Paesi europei (Francia, Spagna, Portogallo) la situazione è analoga per l'esistenza di operatori dominanti o prevalenti ⁽²⁾.

Pertanto, in questo quadro di riferimento si è operato, come è noto, su due direttrici fondamentali (privatizzazione di Autostrade e quadro regolatorio complessivo) con il dichiarato intento di favorire l'ingresso di nuovi operatori.

Come si è rilevato, questo intento riscontra difficoltà di realizzazione in buona misura dovuta alla complessità del processo di liberalizzazione del mercato delle concessioni autostradali.

Per quanto riguarda la concessionaria Autostrade d'Italia si rileva che la privatizzazione ha comportato una liberalizzazione sulle attività «a valle» della concessione primaria:

- per il settore lavori, ad esempio, l'istituzione delle Commissioni per gli appalti a maggiore garanzia di trasparenza e tutela del mercato;
- la concessione obbliga a svolgere le attività strumentali e ausiliarie del servizio autostradale prevalentemente attraverso terzi sulla base di procedure competitive trasparenti e non discriminatorie.

⁽²⁾ Francia Autostrade Sud c.a. 40%; Spagna: New Acesa 61%; Portogallo: Brisa 82%.

Nel 2002 sono state rinnovate le seguenti concessioni:

Prospetto degli atti convenzionali autostradali rinnovati nel 2002

Società concessionaria	Natura dell'atto	Data di stipula	Stato dell'atto
Soc. Autostrade S.p.A.	IV Atto aggiuntivo alla convenzione originaria	23.12.2002	In attesa del Decreto Interministeriale d'approvazione
SITAF S.p.A.	Revisione ai sensi della Legge n. 498/92	18.09.2002	In attesa del Decreto Interministeriale d'approvazione
SAV S.p.A.	Revisione ai sensi della Legge n. 498/92	18.09.2002	In attesa del Decreto Interministeriale d'approvazione
Autovie Venete S.p.A.	Atto aggiuntivo alla Convenzione vigente	31.10.2002	In attesa del Decreto Interministeriale d'approvazione
Soc. per le Aut. Venezia - Padova S.p.A.	Atto aggiuntivo alla Convenzione vigente	31.10.2002	In attesa del Decreto Interministeriale d'approvazione
Strada dei Parchi S.p.A.	Convenzione per la gestione autostrade A24-A25	20.12.2001	Operativa dal 2003

6.10. Sono state avviate molteplici iniziative, come si desume dal seguente prospetto:

Concessionarie - Interventi

(valori in migliaia di euro)

Società Concessionaria	Spesa Manutenz. Ord.	Incr. Tariffari Var. % 2001	Invest. Beni Devolvibili
Ativa	20.868	0,85	13.887
Autostrade S.p.A.	222.703	2,21	466.600
Autovie Venete	20.700	0,86	24.801
Brennero	66.082	2,89	20.530
Brescia - Padova	42.111	1,47	53.696
Centropadane	12.435	1,20	13.800
Cisa	15.150	5,17	23.670
Consorzi siciliani:	n.d.		-
Messina - Catania		5,03	
Messina - Palermo		1,38	
Fiori	16.795	1,64	9.380
Pedemontana Lomb.	-	-	-
Rav	1.165	1,70	30.230
Salt	18.676	4,91	18.870
Sam	8.818	11,57	24.111
Sat	3.500	1,70	5.630
Satap	24.238	1,32	22.180
Sav	4.046	-	7.200
Serravalle:	39.143		14.248
Autostrada e Tang. Il		0,69	
Tang. le Nord Milano		0,80	
Sitaf	19.882	-	40.460
Tang. Napoli	7.360	0,44	8.251
Torino - Milano	17.992	4,32	35.850
Torino - Savona	7.535	6,70	35.070
Venezia - Padova	5.980	1,14	32.100
Traforo Monte Bianco	2.352	-	-

6.11. In sede di consuntivo per il 2002 si è accertato che la Società Autostrade ha speso per le manutenzioni un importo superiore a quello previsto nel piano finanziario: spese sostenute € 253.600.000, previste nel piano finanziario € 226.060.000.

Anche il pre-consuntivo del 1° semestre del 2003 evidenzia un trend positivo delle manutenzioni: queste spese sono pari al 54,5% della previsione annuale del piano finanziario (spesa sostenuta: € 124.600.000, previste nel piano annuale: € 228.490.000).

Viceversa non risulta rispettato il cronoprogramma degli investimenti previsto dal piano finanziario. Invero, l'esecuzione delle opere pubbliche è caratterizzata, come si è accennato (Cfr. par. 5.1. e ss.) da tempi lunghi nella fase amministrativa e tecnica che ne frustrano le finalità: si tratta di problemi noti agli amministratori e agli operatori; cosicché la «legge obiettivo» (n. 443/01) e le norme applicative tendono a superare gli impedimenti e le vischiosità per le gare più importanti.

In sede di revisione del piano finanziario della Società Autostrade, l'ANAS ha accertato che molteplici lavori, non eseguiti nell'arco del quinquennio 1998-2002, risultano tuttora attuali e come tali andavano riprodotti nel piano finanziario. Si è provveduto, quindi, a stabilire le nuove tariffe per i pedaggi autostradali decorrenti dal 1° gennaio 2003 sino al 31 gennaio 2007, calcolate secondo una nuova formula.

Il nuovo criterio di determinazione, fissato in occasione del rinnovo del piano finanziario, è tuttora all'esame del CIPE per le proprie determinazioni, stante l'assoluta innovazione rispetto al precedente sistema.

6.12. Altro profilo di rilevante importanza attiene alla corresponsione del «differenziale inflattivo»: vale a dire della valutazione, ai fini

delle nuove tariffe, della differenza, in punti percentuali, tra l'inflazione reale e quella programmata. Il differenziale è stato erogato in seguito al parere della Commissione Speciale del Consiglio di Stato del 4 novembre 2002, n. 3807, che ha ritenuto applicabile, al periodo 1998-2002, la clausola dell'All. B alla Convenzione del 4 agosto 1997, n. 204; parere trasmesso all'ANAS dal Ministero vigilante il 25 novembre 2002.

6.13. I controlli della Corte hanno evidenziato che l'ANAS ha proceduto ad attivare, in parte, i controlli sulla esecuzione dei lavori previsti dai rispettivi piani finanziari delle concessionarie, imprimendo impulsi ovvero adottando misure correttive per l'accelerazione dei lavori in caso di constatato ritardo.

La concessione di Autostrade è attualmente in fase di revisione per quanto attiene il nuovo piano finanziario che prevede l'esecuzione di opere pari a circa € 8 mln., fra cui emergono le opere riguardanti il «Passante di Mestre» e la «Variante di Valico».

e) Strada dei Parchi

6.14. L'art. 5 del D.L. 10 febbraio 1977, n. 19, convertito con legge 6 aprile 1977, n. 106, consente all'ANAS di affidare in concessione le autostrade A24 e A25 (Roma-Alba Adriatica e Torano-Pescara), secondo le modalità e le procedure stabilite dalla legge.

6.15. La Corte ha, nella precedente Relazione al Parlamento, espresso
- delle perplessità sull'affidamento in concessione, alla Società

Strada dei Parchi S.p.A., dell'Autostrada dei Parchi precedentemente gestita dall'ANAS, rilevando, tra l'altro, che per il completamento delle tratte finali si prevedevano modesti lavori e che l'ANAS era in grado di fronteggiare il relativo onere finanziario.

La concessione è stata poi aggiudicata, a seguito di gara internazionale, all'ATI Autostrade S.p.A. (60%) e Toto S.p.A. (40%).

Si osserva, tuttavia, che il nuovo concessionario si è impegnato a pagare all'ANAS € 800 mln. assumendo anche gli impegni in termini di adeguamento, potenziamento e manutenzione dell'infrastruttura.

Avverso l'aggiudicazione della concessione, l'Autostrada dei Parchi (ex S.A.R.A.) e la SALT, hanno proposto ricorso al T.A.R. del Lazio e poi al Consiglio di Stato: le istanze di sospensione sono state respinte in 1° e 2° grado, il merito di uno dei due procedimenti è stato pure rigettato e l'altro è stato abbandonato.

6.16. Dalla documentazione acquisita emerge che l'ANAS ha affidato all'ex SARA la gestione, per suo conto, dei suddetti tratti autostradali. I relativi costi e ricavi dovrebbero pertanto figurare tutti nel bilancio dell'ANAS. Sembra, tuttavia, che i costi delle accennate controversie giudiziali non siano stati stimati nei dati contabili.

L'evoluzione dei crediti dell'ANAS nei confronti dell'ex SARA, contabilizzati nel capitolo «crediti verso altri», può essere così riassunta:

- € 3.652 al 31 dicembre 2000;
- € 15.584 al 31 dicembre 2001;
- € 11.054 al 31 dicembre 2002.

I saldi ora indicati risultano dalla differenza tra i crediti (pedaggi, aree di servizio, canoni, interessi, proventi vari) ed i debiti (spese ed oneri direttamente imputabili alla gestione; manutenzioni straordinarie, che restano a carico dell'ANAS).

La Strada dei Parchi S.p.A. ha provveduto a stilare ed inviare all'ANAS un resoconto finanziario, a copertura del periodo fino al 30 giugno 2003, dal quale non possono tuttavia essere desunte le competenze economiche e patrimoniali.

Le informazioni disponibili, sulla base dei documenti trasmessi dalla Strada dei Parchi S.p.A., non permettono di avere un quadro sufficientemente chiaro e preciso dei rapporti contabili tra concedente e concessionario. Si rende dunque necessario un immediato accertamento di tale situazione, in modo da scongiurare il sorgere di ulteriore contenzioso.

- 6.17. In ordine alla realizzazione del nuovo piano finanziario la Corte si riserva di riferire nella prossima relazione allorquando saranno state adottate le definitive deliberazioni del CIPE.

f) Ponte sullo Stretto di Messina

- 6.18. Un breve cenno di attenzione merita l'ormai prossima realtà della costruzione del ponte sullo Stretto di Messina, opera riqualficata di preminente interesse nazionale con D.L.gs. 24 aprile 2003, n. 114.

L'idea di realizzazione del ponte risale agli anni settanta, quando con legge 17 dicembre 1971, n. 1158, vennero dettate le direttive per procedere - mediante affidamento ad una società per azioni - allo studio, alla progettazione, alla realizzazione ed all'esercizio di un «*collegamento stabile viario e ferroviario e di altri servizi pubblici fra la Sicilia ed il continente*». Tale società sarebbe stata costituita con il 51% del capitale sociale, da

partecipate dell'I.R.I. (Istituto della Ricostruzione Industriale), e per il 49% da ANAS, Ferrovie, Regioni Sicilia e Calabria e da altre amministrazioni ed enti pubblici.

Le difficoltà inerenti gli atti per la costituzione della società, il susseguirsi di variate disposizioni legislative intervenute in materia di pubblici appalti, l'entrata in vigore di nuove norme regolamentari per il rilascio dei pareri favorevoli alla realizzazione delle opere stesse, la nuova definizione di tutta la legislazione sui pubblici appalti intervenuta con la legge Merloni n. 109/1994 e successive modificazioni, l'apporto di nuove tecnologie alle quali affidare gli studi per realizzare, ai massimi livelli di garanzia e sicurezza, questa gigantesca opera, hanno fatto sì che siano trascorsi più di trenta anni dalla sua previsione.

Oggi si è giunti in una fase di concretezza: costituita la società per azioni denominata Stretto di Messina, in cui l'azionista di riferimento è la FINTECNA con il 53,6%, mentre il rimanente 46,4% è sostenuto dalle Ferrovie, Regioni Sicilia e Calabria e ANAS (con il 7,73%), si è giunti alla fase finale di realizzazione del progetto preliminare.

Nella seduta del 3 aprile 2003, il C.d.A. dell'ANAS S.p.A., ha deliberato l'adesione all'aumento del capitale sociale della Società Stretto di Messina S.p.A., elevando pertanto la quota di sottoscrizione a complessivi € 193.755.838,46.

Il costo complessivo dell'opera, esclusi gli oneri finanziari, alla data dell'aprile 2003, ammonta a € 4,6 mld.: le caratteristiche del ponte risultano le seguenti:

- lunghezza complessiva 5,07 Km. di cui 3,3 Km. di campata;
- larghezza 64 m. sui quali corrono 12 corsie autostradali e 2 linee ferroviarie;
- altezza delle torri di sostegno delle campate 380 m.;
- diametro dei cavi di sostegno 1,3 m.;

- l'inizio dei lavori è previsto nell'anno 2003;
- l'ultimazione dell'opera viene prevista nell'anno 2010;
- l'entrata in esercizio, e quindi l'apertura al traffico, nell'anno 2011.

E' ancora in fase di definizione la procedura di affidamento, che comunque vedrà applicato l'istituto del General Contractor, secondo la disciplina dettata dal D. L.gs. 20 agosto 2002, n. 190; nello specifico è ancora in fase di studio l'ipotesi se affidare l'incarico a due o a tre General Contractor per la realizzazione. L'orientamento prevalente è quello di affidare le opere ferroviarie ad un esecutore, quelle viarie ad un altro e quelle del ponte in senso stretto, ad un terzo ancora, ognuno con le rispettive specifiche professionalità.

Con D.L.gs. del 24 aprile 2003, n. 114 (pubblicato in G.U. n. 118 del 23 maggio 2003) il Governo, nel modificare alcuni articoli della precedente legge n. 1158/1971, ha definito l'opera «*di preminente interesse nazionale*», per cui sono applicabili le discipline delle leggi 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo) e del D.L.gs. 20 agosto 2002, n. 190; ha confermato il ruolo di concessionario alla società Stretto di Messina e quello di concedente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (inizialmente i concedenti erano le Ferrovie e l'ANAS).

La Corte si riserva di ritornare sull'argomento nella prossima relazione per l'anno 2003, anno in cui è previsto l'effettivo inizio dei lavori.

g) BRE.BE.MI.

- 6.19. La realizzazione del collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano è prevista nel Piano generale dei trasporti del gennaio 2001 ed è stata oggetto di intesa istituzionale tra lo Stato e la Regione Lombardia con l'Accordo di programma

quadro sottoscritto nel 2000.

L'opera risulta inserita nel Piano triennale 2001-2003 approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 411/UT IV del 23 marzo 2001.

L'importo complessivo della concessione - in regime di autofinanziamento (e quindi a costo zero per lo Stato) - è di € 1.307.279.000 di cui € 756.000.000 per costo dell'investimento ed € 551.279.000 per costi di gestione operativa.

- 6.20. Per la realizzazione dell'autostrada è stato fatto ricorso all'istituto del project financing di cui all'art. 37bis della legge n. 109/1994, come introdotto dalla legge n. 415/1998, che prevede la figura di un soggetto promotore il quale «propone», all'amministrazione appaltante, la realizzazione di un'opera pubblica - inserita nei rituali piani di programmazione - mediante una propria progettazione. Lo stesso promotore potrebbe non risultare, però, l'aggiudicatario dei lavori e della conseguente concessione. Infatti, gli Enti appaltanti procedono ad aggiudicare la concessione «[...] mediante una procedura negoziata da svolgere fra il promotore ed i soggetti presentatori delle due migliori offerte nella gara di cui alla lettera a); nel caso in cui alla gara abbia partecipato un unico soggetto la procedura negoziata si svolge fra promotore e questo unico soggetto» (lett. b) del 1 comma dell'art. 37 quater della legge Merloni).

«La proposta del promotore posta a base di gara è vincolante per lo stesso qualora non vi siano altre offerte nella gara [...]» (2 comma, art. 37 quater, legge Merloni).

- 6.21. Da rilevare, al riguardo, che sulla G.U. 3 agosto 2002 è stata pubblicata la legge 1 agosto 2002, n. 166, che ha apportato

notevoli ed ulteriori modifiche alla legge quadro sui lavori pubblici 11 febbraio 1994, n. 109, alcune delle quali inerenti, appunto, l'applicazione dell'art. 37 bis e seguenti dell'istituto in parola.

In virtù delle innovazioni introdotte dalla cennata legge n. 166/02, il cosiddetto promotore avrebbe il diritto di aggiornare e modificare la propria offerta sulla base delle proposte formulate dai concorrenti con i loro progetti, acquisendo di fatto una sorta di diritto di prelazione.

- 6.22. Il bando di gara, pubblicato dall'ANAS in data 21 dicembre 2001, prevede che all'affidamento si provveda mediante licitazione privata da svolgersi sulla base del progetto preliminare presentato dal promotore Soc. BRE.BE.MI. (società che ha assunto la propria denominazione sociale prelevando le iniziali delle città interessate al collegamento autostradale Brescia-Bergamo-Milano).

Nell'oggetto del bando di gara si indica che la procedura adottata sarà quella della licitazione privata «a termini abbreviati», senza che risulti una motivazione di tale scelta.

- 6.23. Nella specie il Consiglio di Stato, con decisione n. 227 del 16 gennaio 2002, così si è espresso «*E' illegittimo il bando di gara che fissa termini abbreviati ove il bando stesso non indichi le ragioni che rendono insufficienti i termini ordinari*».

Tale osservazione è stata mossa dal Magistrato della Corte dei Conti al vertice dell'Ente, il quale ha giustificato che non sussistono gli estremi della carenza di ragioni in quanto esse sono ampiamente riportate nei documenti che riguardano il procedimento di gara.

6.24. E' il primo caso in Italia in cui, per un lavoro pubblico, non occorre la preventiva copertura della spesa in quanto viene autofinanziato attraverso l'istituto del project financing.

La legge prevede la facoltà di inserire delle varianti al progetto - sia da parte del progettista che dell'amministrazione - nei termini e modalità previsti dall'art. 20 della legge quadro.

6.25. In data 18 marzo 2002, con protocollo n. 1312, è stato disposto l'invito alle due imprese - risultate migliori offerenti - a presentare la propria offerta alla licitazione che si sarebbe tenuta il 9 luglio 2002, per indire la procedura negoziata con il promotore.

Con note 9 settembre 2002, n. 89694 e 27 novembre 2002 n. 116262, l'Avvocatura dello Stato si è espressa, in ordine alla specifica richiesta di pareri formulati dall'ANAS, sull'applicabilità della legge n. 166/2002 alla fattispecie in esame con particolare riferimento alla modifica della disciplina della fase di negoziazione.

L'Avvocatura ha manifestato parere favorevole all'applicazione della disciplina vigente all'epoca della pubblicazione del bando concordando, altresì, sulla convenienza ed opportunità di introdurre la nuova regola di negoziazione nella procedura in corso purché i rilanci dei concorrenti avvengano in condizioni di contestualità e di continuità della gara.

Alla data del 20 dicembre 2002, sono seguite tre proroghe che hanno fatto slittare al 17 gennaio 2003 la data di apertura dei plichi relativi alle offerte.

6.26. Nel frattempo la società promotrice BRE.BE.MI. ha presentato ricorso al TAR Lazio, avverso i criteri adottati ed attuati nella

procedura concorsuale dall'ANAS, adducendo motivi di:

- violazione dell'art. 37 ter della legge n. 109/94 come modificato dall'art. 7 della legge n. 166/2002 per eccesso di potere, per contraddittorietà, per violazione del principio del tempus regit actum, per illogicità manifesta;
- violazione della lex specialis, dell'art. 37 quater e dell'art. 3 della legge n. 241/1990;
- disparità di trattamento tra i concorrenti (par condicio).

Successivamente, la BRE.BE.MI, ha presentato richiesta di cancellazione della causa dal ruolo.

Il 18 aprile 2003 si è giunti alla conclusione delle procedure concorsuali: aggiudicataria provvisoria dell'appalto è risultata la BRE.BE.MI - società promotrice del progetto - che la commissione di gara, all'uopo designata dall'ANAS, ha dichiarato vincitrice della gara stessa ⁽³⁾.

Tra i soci che compongono la società figurano la Autostrade S.p.A., l'autostrada Brescia-Padova, l'autostrada Centro Padane, l'autostrada Serravalle, La Banca Intesa, le Province di Brescia, Bergamo, Milano e Cremona e le associazioni industriali di Brescia, Milano e Bergamo.

Il tempo di realizzazione del percorso, di circa 50 Km., è fissato in 31 mesi; l'inaugurazione è prevista per il 2007.

h) Asti - Cuneo

6.27. La progettazione esecutiva e la costruzione del collegamento autostradale Asti-Cuneo erano oggetto di una convenzione

⁽³⁾ Alla data del 5 giugno 2003 non si ha notizia del ricorso presentato in data 28 marzo 2003 dall'A.T.I. GEFIP - HOLDING - BECHTEL - SILEC, di fronte al T.A.R. Lazio, per ottenere, tra l'altro, l'esclusione dalla gara del promotore.

sottoscritta in data 4 aprile 1990 dalla S.p.A. SATAP - Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza con la Autostrada Torino-Milano, alla quale, nel giugno del 1995, è subentrata la società SELPRO s.r.l.

La revisione degli atti convenzionali dette luogo a numerose controversie - particolarmente in ordine alla definizione del termine di decadenza della concessione e della revisione tariffaria - di fronte al TAR Lazio.

Al fine di comporre la lunga e complessa questione, le parti vennero convocate dal Ministro vigilante per definire, con un accordo transattivo, il contenzioso in atto; contenzioso sanato dall'ANAS, verso un corrispettivo di circa 400 miliardi di lire, a favore della SATAP, con il subentro dell'ANAS stessa nella progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada.

Per la realizzazione dell'intera autostrada Asti-Cuneo è stato previsto un costo complessivo lordo di € 1.746,82 mln. (ivi comprese le opere complementari fissate in € 104,83 mln.). L'opera è stata suddivisa in n. 14 lotti, 7 dei quali, a maggio 2003, sono in corso di esecuzione per un importo netto di € 392,13 mln.

Il quadro generale dell'opera appare dal seguente prospetto:

(importi in milioni di euro)

Lotto	Tratta	Importo	Ultimazione	Stato dell'opera
1-1	Massimini-Perucca	39,89	11.8.03	Lavori in corso
1-2	Perucca-Consovero	30,10	28.9.03	"
1-3	Consovero-Castelletto S.-Cuneo	132,45	=	Prog. esecutivo
1-4				
1-5	Cuneo-SS-231	79,77	=	Prog. esecutivo
1-6	Tangenziale di Cuneo	82,71	=	Prog. preliminare
2-1a	Asti-est-Isola d'Asti	175,20	=	Prog. definitiva
2-1b				
2-1c	Asti-ovest-Rocca Schiavino	176,41	=	Prog. preliminare
2-2	Isola d'Asti-Motta	68,99	7.2.05	Lavori in corso
2-3	Motta-Govone	75,21	14.12.04	"
2-4/3b	Govone-Nelve-Guarene	45,90	3.5.05	Lavori in corso
2-5	Guarene-Roddi	267,51	=	Prog. definitiva
2-6	Roddi-Diga ENEL	265,69	=	Prog. esecutiva
2-7	Diga ENEL-Cherasco	59,98	17.11.04	Lavori in corso
2-8	Cherasco A6-Marene	109,98	2.6.05	Lavori in corso

6.28. Il C.d.A. dell'ANAS, nell'adunanza dell'8 maggio 2003, ha deliberato di affidare in concessione, ai sensi dell'art. 19, commi 2 e 2bis, legge 11 febbraio 1994, n. 109, il completamento della costruzione dell'autostrada Asti-Cuneo e di procedere, altresì, alla costituzione di una società mista - con l'aggiudicatario della gara - ai sensi dell'art. 37 *quinques* della legge n. 109/1994, in cui ANAS S.p.A. partecipa con quota minoritaria del 35%.

Il capitale sociale della costituenda società sarà pari ad € 200 mln., 70 dei quali sottoscritti da ANAS.

In data 3 luglio 2003 è stato pubblicato l'avviso di gara per l'affidamento, a mezzo licitazione privata, «*del completamento della progettazione, della realizzazione e gestione del collegamento autostradale e pedaggio tra le città di Asti e Cuneo*».

L'importo della concessione è stato fissato in complessivi € 1.779.407.030,00.

i) Tunnel Autostradale di Mestre

6.29. In data 20 giugno 2003, il C.d.A. dell'ANAS ha approvato il progetto preliminare relativo ai lavori di raddoppio in sotterraneo nel tratto compreso tra la progressiva Km.ca 257+428 e 270+000 dell'Autostrada A4 (Tunnel Autostradale di Mestre), deliberandone il successivo affidamento secondo la procedura del Contraente Generale prevista dalla legge 190/2002.

Per l'opera in questione, prevista nell'Accordo Quadro del 9 agosto 2001, nella legge 443/2001 (legge obiettivo) e nella delibera CIPE del 21 dicembre 2001, è stato stanziato l'importo complessivo di € 1.344.502.451,47, di cui € 1.018.720.426,80 per lavori principali ed i restanti € 325.782.024,67 per somme a disposizione. Il termine per l'esecuzione dell'opera è stato preventivato in 1.950 giorni.

Per la progettazione del tracciato, la cui lunghezza risulta di circa