

GENOVA 14 AGOSTO

Dati e fatti sulla nostra attività

Publicato sul sito www.autostrade.it

Aggiornato al 8 ottobre 2018

Il documento è accessibile direttamente dalla homepage del sito. E' previsto anche un canale diretto con l'azienda per chiedere ulteriori informazioni o chiarimenti.

PREMESSA

A seguito del tragico evento della caduta del ponte Polcevera del 14 agosto scorso, sono state diffuse sui media e nel dibattito pubblico informazioni sull'attività e sulla gestione di Autostrade per l'Italia spesso non corrette.

Con questo documento, Autostrade per l'Italia ritiene necessario fornire alla pubblica opinione alcuni elementi di conoscenza fattuali sia sul Ponte Morandi che sulla Concessione della Società in generale, fermo restando che ad oggi non è ancora possibile ipotizzare le cause tecniche del crollo.

Molti degli elementi di seguito riportati sono stati già oggetto di chiarimenti pubblici da parte di Autostrade per l'Italia. Riteniamo comunque utile raccoglierci per una più facile consultazione.

Tutte le informazioni di tipo tecnico messe a disposizione sono state fornite dai responsabili che la legge delega a seguire e garantire gli aspetti tecnici (Committente, Responsabile Unico del Procedimento - RUP, Direttore Lavori, Progettista, Responsabile Sicurezza).

Sommario

SEZIONE 1. LA CONCESSIONE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA: TARIFFE, INVESTIMENTI, QUALITA' E MANUTENZIONE. 6

1.1 LA PRIVATIZZAZIONE DI AUTOSTRADE..... 6

1. *“La Privatizzazione di Autostrade è stato un regalo per i Benetton.” 6*

2. *“Il contratto di Concessione garantisce ad Autostrade per l'Italia un rendimento del 10,21%, troppo elevato e fuori mercato.” 7*

1.2 PROLUNGAMENTO DELLA CONCESSIONE..... 9

1. *“Autostrade ha ottenuto il prolungamento della Concessione senza gara, un ulteriore regalo agli azionisti privati.” 9*

1.3 TARIFFE 10

1. *“Le tariffe di Autostrade sono le più alte d'Italia e d'Europa.” 10*

2. *“I ricavi da pedaggio di Autostrade per l'Italia crescono molto di più dell'inflazione in maniera ingiustificata.” 13*

3. *“Autostrade per l'Italia guadagna con gli aumenti delle tariffe, grazie a una sottostima dei livelli di traffico effettuata nel Piano Economico Finanziario allegato alla Convenzione.” 14*

1.4 INVESTIMENTI 15

1. *“Autostrade per l'Italia da quando è stata privatizzata non ha fatto investimenti per potenziare la rete autostradale.” 15*

2. *“Autostrade per l'Italia è responsabile del ritardo sugli investimenti, in particolare sulla Gronda di Genova.” 17*

1.5 QUALITA' DEL SERVIZIO 18

1. *“La privatizzazione di Autostrade per l'Italia non ha comportato miglioramenti nella qualità del servizio autostradale.” 18*

1.6 MANUTENZIONE 19

1. *“Autostrade per l'Italia ha speso in manutenzione molto meno degli obblighi di Concessione.” 19*

2. *“Autostrade per l'Italia da quando è stata privatizzata fa molta meno manutenzione rispetto alla gestione pubblica.” 19*

3. *“Autostrade per l'Italia fa molta meno manutenzione rispetto all'ANAS e ai concessionari europei.” 20*

4. *“Gli interventi di manutenzione straordinaria determinano aumenti tariffari” 21*

SEZIONE 2. IL PONTE MORANDI..... 22

2.1 DESCRIZIONE DEL PONTE MORANDI	22
2.2 IL PROGETTO DI RETROFITTING DEL PONTE MORANDI PRESENTATO DA AUTOSTRAD E PER L'ITALIA AL CONCEDENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI (MIT) PER APPROVAZIONE E AUTORIZZAZIONE.....	23
1. <i>"Il progetto sarebbe stato depotenziato portando l'importo da 26 milioni di € a 20 milioni di € per avere l'autorizzazione solo a livello di Provveditorato Opere Pubbliche e non del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLP), d'intesa con il MIT."</i>	23
2. <i>"La procedura di appalto cosiddetta "ristretta" denota una caratteristica di lavori di "urgenza" che non è invece stata dichiarata dalla Società."</i>	23
3. <i>"Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia avrebbe deciso di non decretare l'urgenza dell'intervento di retrofitting del Ponte."</i>	24
4. <i>"La prova dell'urgenza sarebbe nel testo delle cinque lettere di sollecito da parte del Committente nei confronti del MIT, inviate tra il 6 febbraio 2018 e il 13 aprile 2018."</i>	24
5. <i>"Il progetto di retrofitting del ponte è basato, con riferimento all'analisi della resistenza del calcestruzzo, esclusivamente su risultati della metodologia Windsor, ritenuta fallace all'80% in una relazione del Provveditorato Opere Pubbliche di Genova."</i>	25
6. <i>"Le 5 ispezioni effettuate da Spea sugli stralli erano fallite e al Ministero dei Trasporti fu inviato da Autostrade un progetto incompleto."</i>	25
7. <i>"Un ingegnere di Autostrade aveva segnalato con 62 osservazioni lo stato di ammaloramento del Polcevera, ma il suo lavoro di verifica rimase inascoltato"</i>	26
2.3 I PARERI RESI DA CESI E DAL POLITECNICO DI MILANO.....	27
1. <i>"Il CESI raccomandò di procedere ad un monitoraggio dinamico, ossia continuo, della struttura. Ai tecnici del CESI non risulta che la società abbia effettivamente dato seguito a quanto evidenziato"...</i>	27
2. <i>"Il Politecnico di Milano diede indicazione di installare con urgenza dei sensori per monitorare lo stato di salute del Ponte. Tale indicazione fu ignorata da Autostrade per l'Italia."</i>	27
3. <i>"Cesi: nel nostro mandato non erano previste verifiche strutturali sul Polcevera"</i>	27
4. <i>"Spea ha omesso di consegnare al Prof. Gentile del Politecnico di Milano delle informazioni riguardanti lo stato di salute del ponte. Con il coefficiente di sicurezza delle travi a 0,58 si doveva attivare la chiusura immediata"</i>	28
2.4 MANUTENZIONE DEL PONTE MORANDI.....	28
1. <i>"Sul Ponte Morandi Autostrade per l'Italia non ha fatto manutenzione."</i>	28
2. <i>"Ponte Morandi: prima del crollo travi rotte e cavi ridotti del 75 per cento."</i>	29
3. <i>"Le email tra Autostrade per l'Italia e SPEA dimostrano l'inadeguatezza dei controlli sul viadotto."</i>	29

2.5 ALTRI TEMI.....	31
1. "Autostrade per l'Italia chiede ai dipendenti i risarcimenti per i morti del ponte....."	31
2. "Contributi: chi prende soldi ora, rinuncia ad ogni rivalsa futura.".....	31
3. "La tecnologia utilizzata da Spea per effettuare i monitoraggi sui cavi del Polcevera è stata ritenuta inadeguata dal Politecnico di Zurigo in uno studio del 1997".....	31
4 "Autostrade per l'Italia già nel 2001 aveva chiesto un preventivo per la demolizione del viadotto Polcevera in quanto sapeva che era insicuro".....	32

SEZIONE 1. LA CONCESSIONE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA: TARIFFE, INVESTIMENTI, QUALITÀ E MANUTENZIONE.

1.1 LA PRIVATIZZAZIONE DI AUTOSTRADE

1. **“La Privatizzazione di Autostrade è stato un regalo per i Benetton.”**

Non Corretto.

FATTI: La modalità della privatizzazione, sotto la supervisione del Comitato Privatizzazioni, fu la seguente (cfr. “Libro Bianco sulle Privatizzazioni” del Ministero Economia e Finanze - http://www.dt.tesoro.it/export/sites/sitodt/modules/documenti_it/finanza_privatizzazioni/finanza_privatizzazioni/Libro_bianco_privatizzazioni_4603028-1-136.pdf):

- Fase 1 (giugno-ottobre 1999): gara per l'attribuzione del 30% del capitale a un nucleo stabile di azionisti disposto a pagare il più alto premio di controllo sul prezzo di collocamento al pubblico della successiva Offerta Pubblica di Vendita (OPV). Dopo il ritiro dell'unico concorrente - il fondo australiano Macquarie che presentò un'offerta non vincolante - rimase solo Schemaventotto, cordata costituita da Edizione (controllata dalla famiglia Benetton), Acesa (ora Abertis), Fondazione CRT, UniCredit e Assicurazioni Generali, con un premio offerto del 5% sul prezzo dell'OPV.
- Fase 2 (dicembre 1999): collocamento in borsa della restante parte del capitale (57%), detenuta dallo Stato, tramite OPV. La fase 2 si concluse con il collocamento a un prezzo di 6,75 € per azione, essenzialmente presso i piccoli risparmiatori (circa 40% del capitale) e, in minor misura, a investitori istituzionali (per la metà italiani). Il collocamento sul mercato internazionale fu difficoltoso a causa della percezione degli investitori istituzionali internazionali di un prezzo eccessivo, in presenza di tassi di interesse all'epoca elevati. Fu quindi il mercato (con fatica) a fare il prezzo della privatizzazione.

Il prezzo corrisposto da Schemaventotto per l'acquisto del 30% del capitale di Autostrade fu pari a 7,0875 € per azione, pari al prezzo di OPV maggiorato del premio del 5% offerto dal consorzio in fase 1.

L'investimento complessivo di Schemaventotto è stato di 2,52 miliardi di €.

Il controvalore complessivo per il 100% della Società (al prezzo medio di 6,87€ per azione) corrispondeva a una capitalizzazione di circa 8,1 miliardi di €, pari a 4,5 volte il suo valore patrimoniale netto.

A questo prezzo di privatizzazione, il ROE (rapporto tra utile netto e patrimonio netto), implicito nel prezzo riconosciuto allo Stato venditore, era pari a 3,7%, livello largamente al di sotto degli standard di mercato. In altre parole, il prezzo già incorporava la possibilità e la necessità di migliorare sostanzialmente l'efficienza della Società, rispetto alle previsioni del Piano Finanziario allegato alla Convenzione del 1997 messa in gara.

La privatizzazione di Autostrade è stata quella che ha presentato il premio più alto, rispetto al valore di libro, tra le principali privatizzazioni promosse dallo Stato italiano in quegli anni (Enel, Eni e Telecom Italia).

Dopo la privatizzazione il valore del titolo rimase stabile per quasi due anni (nel novembre 2001 il prezzo di borsa si aggirava ancora attorno ai 7 €) a causa della persistente percezione del mercato che il prezzo pagato fosse stato eccessivo.

Ultima considerazione: la cordata degli azionisti di allora era inizialmente molto articolata, ma successivamente, per motivi diversi, Generali, Unicredit e Abertis uscirono e CRT rimase l'unico azionista al fianco di Benetton.

Ad oggi Edizione (famiglia Benetton) detiene indirettamente attraverso Atlantia una partecipazione equivalente al 26,6% di Autostrade per l'Italia. Altri rilevanti investitori istituzionali e finanziari internazionali che detengono direttamente o indirettamente una partecipazione nel capitale di Autostrade per l'Italia sono i seguenti:

Investitori	Quota in Autostrade per l'Italia ⁽¹⁾	Note
Atlantia	88,06%	
1 Sintonia (Edizione)	0,00%	Quota indiretta tramite Atlantia
1 GIC Pte (Singapore)	0,00%	Quota indiretta tramite Atlantia
2 Appia Investments (società partecipata da Allianz, EDF Invest e DIF) (Germania-Francia-Olanda)	6,94%	Quota diretta in Autostrade per l'Italia
3 TCI (UK)	0,00%	Quota indiretta tramite Atlantia
4 Silk road fund (Cina)	5,00%	Quota diretta in Autostrade per l'Italia
5 Fondazione CRT (Italia)	0,00%	Quota indiretta tramite Atlantia

⁽¹⁾ Fonte Consob dati al 30 giugno 2018.

2. *"Il contratto di Concessione garantisce ad Autostrade per l'Italia un rendimento del 10,21%, troppo elevato e fuori mercato."* **Non Corretto.**

FATTI: Il contratto di Concessione di Autostrade per l'Italia, a differenza di quanto avviene per altri servizi di pubblica utilità, non prevede un meccanismo automatico di riequilibrio tale da assicurare un tasso di rendimento garantito per la società.

Lo Stato, infatti, all'atto della privatizzazione del 1999, mise a gara un contratto di Concessione con una formula tariffaria basata sul principio del "pricecap".

Autostrade per l'Italia non è infatti regolata, come in altri settori, con un sistema di riequilibrio ogni 5 anni che garantisce il rendimento del capitale investito (la cosiddetta RAB), possibilità invero introdotta anche per le concessionarie autostradali da una Direttiva CIPE del 2007, ma di cui Autostrade per l'Italia non si è avvalsa. La società decise di rimanere nell'ambito del previgente sistema di regolazione di "pricecap" puro, in coerenza con il sistema in vigore al momento della privatizzazione, la cui immodificabilità unilaterale fu stabilita dall'UE all'interno di una procedura di infrazione del 2007 contro lo Stato Italiano. Tale sistema di "pricecap" è, peraltro, quello in vigore per le concessionarie autostradali in quasi tutti i Paesi del mondo (tra cui Francia e Spagna).

Quindi, diversamente da altre società regolate, il rischio traffico o il rischio tassi di interesse (tra i tanti) sono sostanzialmente a carico del concessionario, come pure sono rimasti a carico di Autostrade per l'Italia i sovracosti per il completamento degli investimenti inseriti nel contratto nel 1997 (come per es. la Variante di Valico che costò oltre 3,5 miliardi di € in più rispetto a quanto previsto nella Convenzione del 1997).

Il tasso nominale pre-tax del 10,21% lordo, spesso citato e indicato nel Piano Finanziario 2013-2017 della Società, si riferisce solo alla remunerazione di alcuni investimenti aggiuntivi introdotti nel 2008. Solo per questi si applica il riequilibrio quinquennale e viene assegnato, in applicazione della Direttiva CIPE di

riferimento, per il calcolo della remunerazione degli investimenti, un tasso di remunerazione rivisto di quinquennio in quinquennio. Tali investimenti ammontano ad oggi a circa € 200 milioni - rispetto a 13,6 miliardi di € di investimenti complessivi realizzati dalla privatizzazione ad oggi - con un impatto totalmente marginale sulla tariffa (0,05% all'anno). Il tasso suddetto del 10,21% lordo fu fissato al momento della massima crisi degli spreads (2012) ed equivale a un tasso netto imposte (6,85%) di poco superiore al tasso netto dei BTP (circa 5%) in quel momento.

Nel nuovo quinquennio 2018-2022 tale tasso pre-tax si riduce al 7,61% (5,40% dopo le tasse), a seguito principalmente della riduzione dei tassi di riferimento.

In ogni caso un confronto con altri settori è comunque utile. Un recente studio di Brattle, primaria società di analisi del settore, partendo dai dati ufficiali pubblicati da ciascun regolatore, confronta i rendimenti ammessi, più recentemente fissati, in diversi settori regolati - includendo per omogeneità sempre l'inflazione. Da tale analisi risultano i seguenti Wacc nominali pre-imposte: Italgas (7,7%), Snam (7%), Terna (6,9%), Stogit (8,1%), Enel distribuzione (7,2%), Telecom (8,77%), Autostrade per l'Italia (7,61%).

Sulla base di questi dati oggettivi, emerge chiaramente come la remunerazione degli investimenti addizionali di Autostrade è in linea con quella degli altri settori. Infatti sono tutti calcolati sulla base della stessa metodologia, del Costo Medio Ponderato del Capitale, adottato dalle varie autorità o stabilito, nel caso delle autostrade, dal CIPE.

Va infine rilevato che nell'aprile 2018 la Commissione UE ha effettuato - anche con un benchmark di mercato - una valutazione dell'intero regime concessorio (inclusi il livello tariffario e il rendimento degli investimenti) di Autostrade per l'Italia, giudicandolo congruo e in linea con il quadro giuridico europeo che disciplina i servizi di interesse economico generale (SIEG).

In conclusione, Autostrade per l'Italia non beneficia di un rendimento garantito sui propri investimenti.

1.2 PROLUNGAMENTO DELLA CONCESSIONE

1. “Autostrade ha ottenuto il prolungamento della Concessione senza gara, un ulteriore regalo agli azionisti privati.” **Non Corretto.**

FATTI: La Commissione Europea e il Governo italiano nell'aprile 2018 hanno raggiunto un accordo per consentire un ingente piano di investimenti, essenziali per il rilancio delle autostrade italiane, garantendo al contempo il contenimento degli incrementi tariffari e limitando distorsioni della concorrenza (Comunicato della Commissione europea del 27 aprile 2018 - http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3581_it.htm).

L'Europa ha già autorizzato operazioni simili in precedenza: si veda, tra tutte, l'analoga operazione di rilancio del settore autostradale francese del 2015 (*Plan de relance autoroutier*- <http://www.plan-relance-autoroutier.fr/carte.htm>), per la quale la Commissione ha accordato ai concessionari francesi tassi di remunerazione ben superiori.

La cosiddetta «proroga della concessione» di Autostrade per l'Italia di quattro anni, dal 2038 al 2042, consentirebbe di ammortizzare la remunerazione di nuovi investimenti (7,9 miliardi di € entro il 2030, tra i quali 4,3 miliardi di € per la Gronda di Genova) su una durata più lunga, permettendo quindi di ridurre gli incrementi tariffari.

Avuto il via libera della Commissione Europea, sarà ora il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti a decidere se continuare l'iter. Pertanto la scadenza naturale della concessione resta, ad oggi, il 2038.

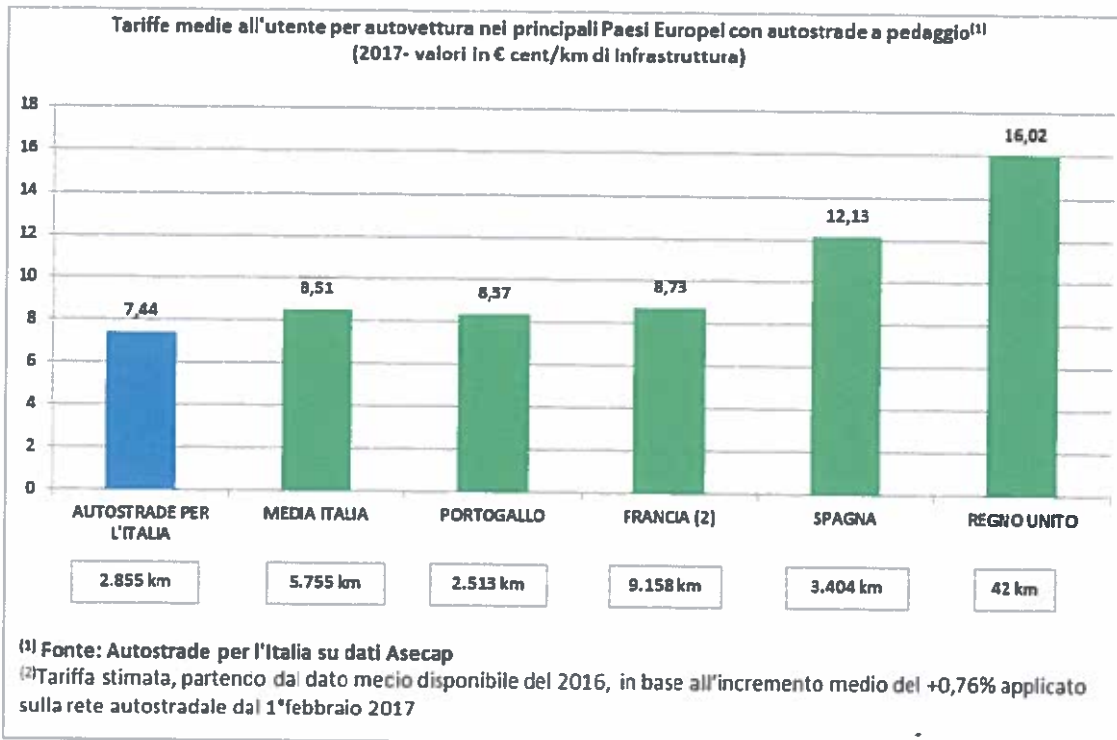
In sintesi, la proroga della Concessione dal 2038 al 2042, la cui formalizzazione è soggetta alla libera decisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, consentirebbe il contenimento degli incrementi tariffari a fronte di investimenti a remunerazione pari a circa 7,9 miliardi di €.

1.3 TARIFFE

1. "Le tariffe di Autostrade sono le più alte d'Italia e d'Europa."

Non Corretto.

FATTI:Le tariffe all'utente di Autostrade per l'Italia sono più basse della media delle tariffe delle Concessionarie autostradali Italiane ed Europee (nei Paesi in cui sono presenti pedaggi autostradali). Ad esempio, i pedaggi sulla rete di Autostrade per l'Italia sono, in media, circa il 40% più bassi rispetto a quelli applicati in Spagna e circa il 15% inferiori rispetto a quelli francesi.



E' importante evidenziare che sulla tariffa finale all'utente incidono fattori legati alla fiscalità generale (Iva, canoni concessori, etc), differenti tra i diversi Paesi Europei e che il pedaggio dipende non solo dall'estensione chilometrica del percorso scelto, ma anche dalla conformazione geografica del territorio attraversato (con una tariffa al chilometro di pianura inferiore rispetto a quella di montagna).

Confrontando, nello specifico, alcuni percorsi sulla rete di Autostrade per l'Italia e sulle autostrade francesi (ricavabili da www.autostrade.it e da www.autoroutes.fr), si evidenzia in modo chiaro che il pedaggio dei percorsi sulla rete di Autostrade per l'Italia è ampiamente inferiore, nonostante la Francia sia un Paese orograficamente meno complesso dell'Italia e nel quale, per questa ragione, i costi di costruzione e di gestione sono più bassi.

Fonte: www.autostrade.it

Paese	Tratta autostradale		pedaggio auto €	km autostradali	pedaggio/km autostradali €
IT	Milano Sud	Roma Nord	41,9	563	0,0744
IT	Firenze Sud	Napoli Nord	33,6	468	0,0718
IT	Milano Sud	Ancona nord	29,8	413	0,0722

Fonte: www.autoroutes.fr

Paese	Tratta autostradale		pedaggio auto €	km autostradali	pedaggio/km autostradali €
FR	Bordeaux	Parigi	55,6	562	0,0989
FR	Nice	Lyon	42,3	461	0,0918
FR	Dijone	Avignone	35	396	0,0884

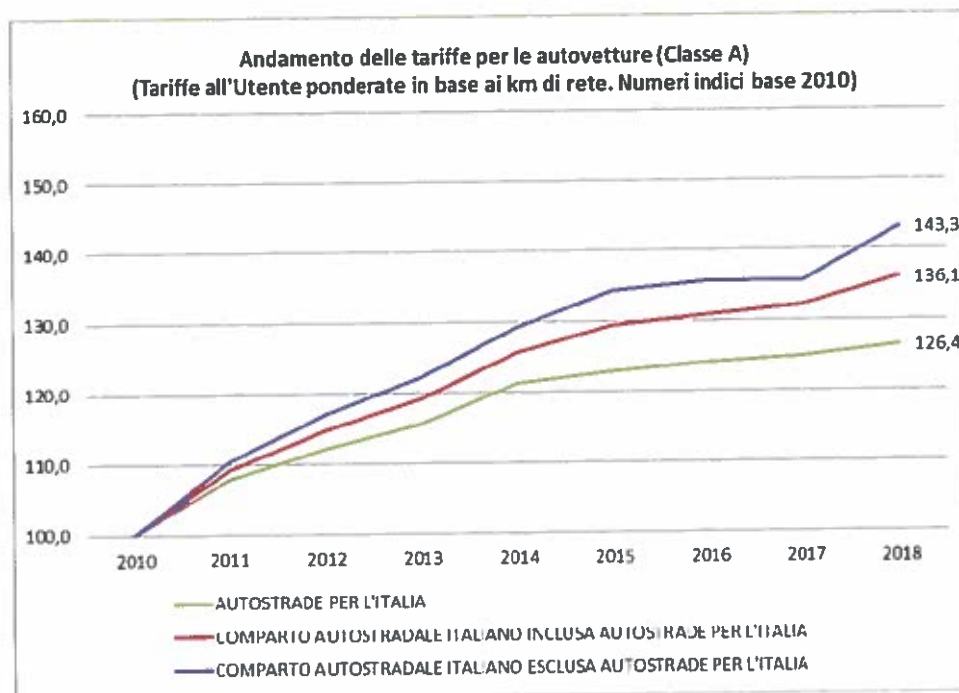
In particolare, con riferimento al confronto presente nella sezione "Dataroom" del sito de "Il Corriere della Sera", nel quale vengono riportate le seguenti tratte con i relativi pedaggi:

- Parigi – Lione(circa 450 km): 33,30€
- Ventimiglia – Bologna(circa 450 km): 40,50€

si evidenzia che lo stesso non risulta omogeneo, in quanto il percorso scelto per la Francia (Parigi-Lione) rappresenta un percorso "particolare" sulla rete autostradale francese, perché caratterizzato da "soli" 378 km autostradali a pedaggi gestiti da un'unica società (APRR), rispetto ai 452 km totali, con 73 km di autostrade non a pagamento (corrispondenti ai tratti tra Parigi ed il casello Fleury-en-Bière, di proprietà dello Stato, e tra Ville Franche-Limas e Lione). Inoltre il percorso Parigi-Lione si sviluppa quasi esclusivamente su tratte di pianura.

Il percorso Ventimiglia-Bologna è invece più complesso, in quanto è gestito da cinque Concessionarie autostradali (tra cui Autostrade per l'Italia che gestisce 239 km dei 442 km totali) che applicano tariffe diverse tra loro, ma soprattutto perché si sviluppa per circa il 50% su tratte di montagna, con una relativa tariffa chilometrica più elevata.

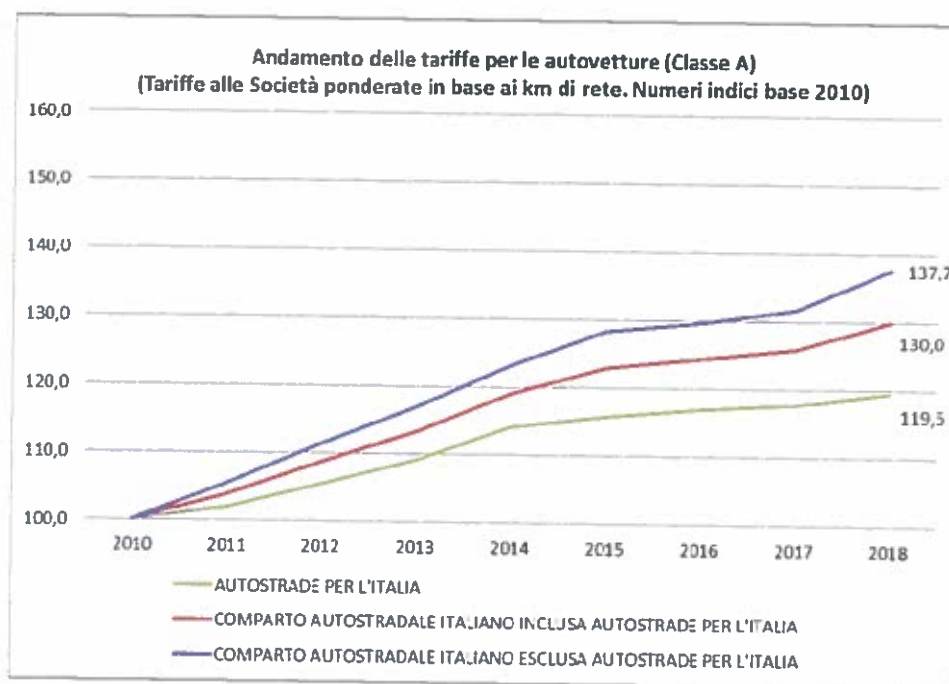
Con riferimento al comparto autostradale italiano, inoltre, come dimostrato dai grafici¹ che seguono e riferiti al periodo 2010-2018, si evidenzia che l'aumento della tariffa all'utente applicata sulla rete di Autostrade per l'Italia (+26,4%) è stato di gran lunga inferiore rispetto all'aumento medio registrato sulle altre società concessionarie autostradali italiane (+43,3%).



¹Nei grafici sono esposti, relativamente al comparto autostradale italiano, i valori medi (escludendo le tangenziali e i trafori a pedaggio) delle tariffe (€/km) per le autovetture (Classe di pedaggio A), calcolati ponderando i livelli tariffari delle diverse concessionarie con i rispettivi chilometri di autostrade gestite (pianura e montagna).

Fonti: Le lunghezze di rete in base alle quali sono state ponderate le tariffe medie sono tratte dalle pubblicazioni semestrali AISCAT. Le tariffe autostradali delle Società Concessionarie del comparto italiano sono quelle determinate dai Decreti Interministeriali di approvazione degli adeguamenti tariffari.

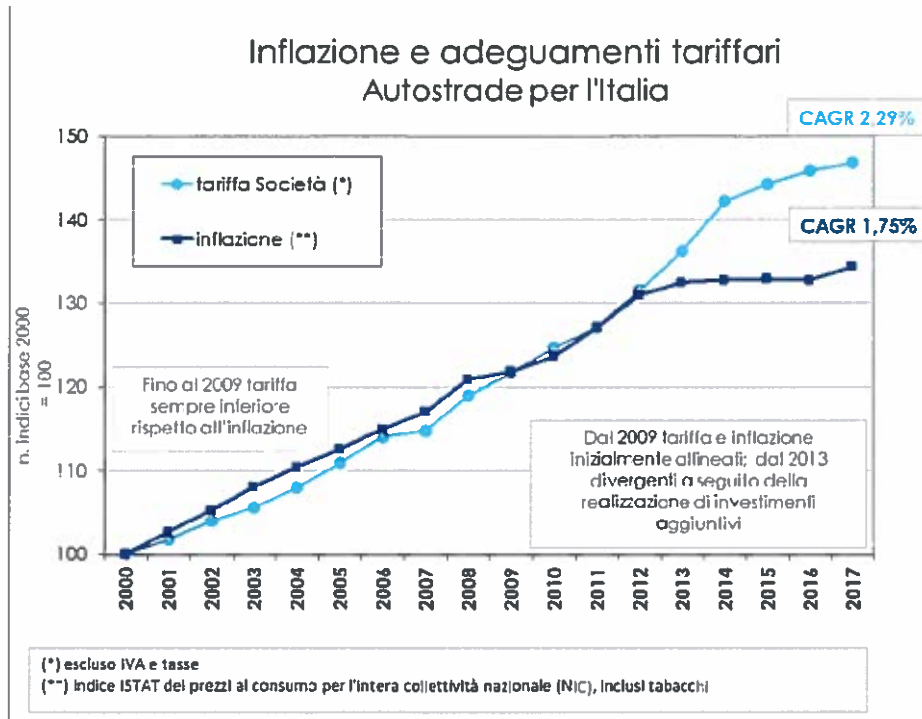
Inoltre, l'aumento, nello stesso arco temporale, della sola componente tariffaria di competenza² di Autostrade per l'Italia (+19,5%), è stato pari a circa la metà dell'aumento medio registrato dalle altre concessionarie autostradali italiane (37,7%).



²La componente tariffaria di competenza della società concessionaria è calcolata al netto dell' I.V.A. - che dal 1 ottobre 2013 è pari al 22% - e degli importi integrativi, di competenza ANAS - che dal 1° gennaio 2011 sono pari a 6 millesimi di euro/km per le classi di pedaggio A e B e 18 millesimi di euro/km per le classi 3, 4, 5, applicati su tutte le arterie a pedaggio, esclusi i Trafori

2. "I ricavi da pedaggio di Autostrade per l'Italia crescono molto di più dell'inflazione in maniera ingiustificata." **Non Corretto.**

FATTI: Il grafico che segue evidenzia l'evoluzione delle tariffe nel periodo 2000-2017.



Vi è un andamento inferiore nell'inflazione fino al 2009 quando la componente di remunerazione degli investimenti aggiuntivi chiesti dal Governo a valle della privatizzazione (nelle Convenzioni diventate efficaci nel 2004 e nel 2008) inizia a diventare significativa.

Nel periodo della privatizzazione (2000/2017) Autostrade per l'Italia ha investito 13,6 miliardi di €, di cui 10,3 miliardi di € non hanno avuto alcun impatto sulla tariffa e 3,3 miliardi di € hanno comportato incrementi tariffari. Questi ultimi sono dettagliati nella tabella sottostante.

INVESTIMENTI CHE HANNO AVUTO UN RICONOSCIMENTO TARIFFARIO	
Descrizione	Importo €
Piano Barriere antirumore	138.296
Ampliamento a 3 corsie tratti A/14 (Rimini-Pedaso)	1.961.292
Ampliamento a 4 corsie A/4 Milano-Bergamo	454.735
Ampliamento a 4 e 5 corsie A/8 - A/9	344.254
Gronda di Genova	78.580
Altri interventi IV Atto Aggiuntivo	307.304
Totale investimenti	3.284.461

Conseguentemente, nello stesso periodo, i ricavi complessivi cumulati da pedaggio di competenza di Autostrade per l'Italia (pari a 42,7 miliardi di €) sono stati superiori di 800 milioni di € rispetto a quelli che avrebbe incassato se avesse ottenuto un incremento tariffario pari all'inflazione reale.

Quindi, a fronte di tali maggiori ricavi, per circa 800 milioni di €, Autostrade per l'Italia ha investito (oltre agli impegni assunti in sede di privatizzazione) circa 3,3 miliardi di €.

3. *“Autostrade per l'Italia guadagna con gli aumenti delle tariffe, grazie a una sottostima dei livelli di traffico effettuata nel Piano Economico Finanziario allegato alla Convenzione.”*

Non Corretto.

FATTI: In riferimento all'articolo “Ecco come Autostrade guadagna con gli aumenti tariffari”, pubblicata il Sole 24 ore del 20 settembre, che lascia intendere che Autostrade per l'Italia abbia avuto un beneficio dalla sottostima dei ricavi futuri, è importante precisare che l'evoluzione del traffico sulla rete della Società – misurata in km percorsi – ha fatto registrare nel 2017 un livello di traffico ampiamente inferiore (-18,9%) rispetto alle previsioni per l'anno 2017 contenute nel Piano Economico Finanziario allegato alla Convenzione .

Tale minor traffico si è tradotto in minori ricavi che, secondo la Convenzione di Autostrade per l'Italia in vigore dal 2008, non sono recuperabili in tariffa e quindi determinano un “rischio traffico” interamente a carico di Autostrade per l'Italia.

Sempre in riferimento al tema dei ricavi da pedaggio, è inoltre utile segnalare che da un confronto europeo emerge che i pedaggi pagati sulla rete di Autostrade per l'Italia sono i più bassi di Europa: circa il 40% inferiori rispetto a quelli spagnoli e circa il 15% più bassi di quelli francesi (per approfondimenti si veda il paragrafo 1.3.1).

1.4 INVESTIMENTI

1. "Autostrade per l'Italia quando è stata privatizzata non ha fatto investimenti per potenziare la rete autostradale." **Non Corretto.**

FATTI: Prima di privatizzare la Società Autostrade, durante la gestione "pubblica", lo Stato definì un Piano Straordinario di Ammodernamento, stimato in circa 3,5 miliardi di €, nel quale fu inserita la Variante di Valico, con un allungamento di 20 anni del periodo concessorio.

Detto Piano fu definito sulla base di progetti preliminari sommari e senza aver ancora ottenuto l'accordo definitivo da parte degli Enti territoriali.

Alla fine del 1999, sempre durante la gestione "pubblica", erano stati spesi appena 100 milioni di €, pari al 3% dell'importo totale degli investimenti in Grandi Opere.

Appena il 15% dei lavori aveva ottenuto le autorizzazioni ambientali e urbanistiche. L'iter approvativo di Valutazione di Impatto Ambientale della Variante di Valico era bloccato.

Con la privatizzazione (nel marzo 2000) Autostrade per l'Italia ha assunto a proprio carico i sovracosti incorsi nella realizzazione degli investimenti in Grandi Opere previsti nel Piano Finanziario allegato alla Convenzione del 1997. Il costo di tali investimenti, stimato inizialmente in 3,5 miliardi di € nel 1997, è oggi aggiornato in 7,3 miliardi di €, di cui 6,0 miliardi di € già spesi. L'extracosto di 3,8 miliardi di € è quindi rimasto a carico di Autostrade per l'Italia e non ha comportato alcun incremento tariffario, come peraltro previsto dalla Convenzione del 1997.

Lavori di potenziamento della rete che Aspi si impegnò ad eseguire nel 1997

Intervento	Km	1997-1999 durante la gestione "pubblica"		2000-2017 durante la gestione "privata"	
		Importo stimato (Euro/ml)	Status	Importo aggiornato (Euro/ml)	Status
A1 Casalecchio - Barberino di Mugello Variante di Valico	62,8	2,5	❌ Valutazione Impatto Ambientale bloccata	4,5	✅ Apertura al traffico 2015
A1 Barberino - Firenze nord A1 Firenze Sud - Incisa	35,3	0,3	❌ Progetto preliminare in corso	1,33	🟡 Lavori in corso
A1 Firenze Nord-Firenze Sud	21,9	0,4	🟡 Progetto esecutivo in corso	0,92	✅ Apertura al traffico 2007-2012
A1 Modena - Bologna. A14 Tangenziale di Bologna	45,3	0,2	❌ Conferenza di Servizi in corso	0,26	✅ Apertura al traffico 2006-2008
A1 Orte - Fiano	37,8	0,1	🟡 Lavori in corso	0,19	✅ Aperto al traffico 2002-2008
A8 Milano Lghl. altri	28,7	0,1	🟡 Lavori parzialmente aperti al traffico nel 1999	0,07	✅ Aperto al traffico 2000
Totale Grandi Opere del 1997	232 km	3,5 miliardi	Avanzamento 3%	7,3 miliardi	Avanzamento 83%
Altri Investimenti (da effettuare entro il 2017)	-	2,9 miliardi	Avanzamento 8%	2,9 miliardi	Avanzamento 97%

❌ Lavori da autorizzare

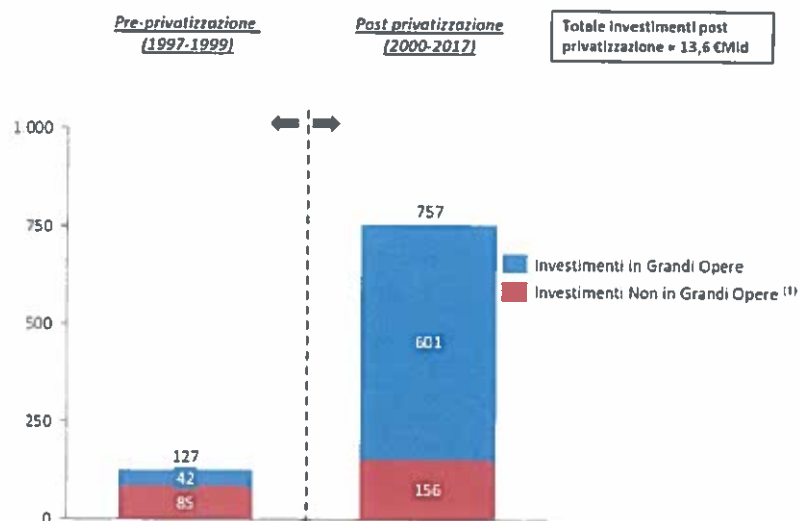
🟡 Lavori autorizzati

✅ Lavori aperti al traffico

Autostrade per l'Italia ha investito 13,6 miliardi³ di €, con una media di 757 milioni di € annui, rispetto ad una media di 127 milioni di € all'anno spesi durante la gestione pubblica.

Investimenti: spesa media annua per Investimenti

Media 1997-99 v/s 2000-17, dati in milioni di €



N.B. inclusa nella quota investimenti anche il personale capitalizzato ed oneri finanziari, 1) Include interventi C1-C7 netto C3 e interventi del Piano Sicurezza Gallerie

A partire dal 2000 (post privatizzazione) Autostrade per l'Italia si è impegnata, su richiesta del Governo nel 2002 e 2007, ad effettuare ulteriori investimenti, come evidenziato nella tabella successiva.

Intervento	Km	Importo eseguito (Euro/mltd)	Km aperti al traffico (km)	Status
Interventi del Piano 2004	275,3	3,7	233,4	
A14 Rimini - Porto Sant'Elpidio	154,7	2,2	154,7	✓ Apertura al traffico 2010-2016
A4 Milano-Bergamo	33,6	0,5	33,6	✓ Apertura al traffico 2007-2012
A9 Lainate Como	23,2	0,3	23,2	✓ Aperto al traffico 2011-2012
Gronda di Genova	39,7	0,1	-	🚧 Avviate le procedure di esproprio
Altri interventi	24,1	0,5	21,9	
Interventi del Piano 2008	155,0	0,2	-	
A1 Milano-Lodi, A14 Ravenna-Bologna	51,0	0,01	-	🚧 Progetto Esecutivo completato
A1 Incaisa-Valdarno, A11 Firenze-Pistoia, A13 Padova-Monselice, A13 Bologna-Ferrara, A12 Cerveteri-Torrimpietra	104,0	0,03	-	✗ Progetti Definitivi in fase autorizzativa
Barriere antirumore	-	0,2	-	🚧 Lavori in corso

✗ Lavori da autorizzare

🚧 Lavori autorizzati

✓ Lavori aperti al traffico

³Comprensivi degli interventi di potenziamento e ammodernamento in Grandi Opere e degli investimenti sulla rete in esercizio.

2. “Autostrade per l'Italia è responsabile del ritardo sugli investimenti, in particolare sulla Gronda di Genova.” **Non Corretto.**

FATTI: Rispetto alle previsioni del Piano Economico Finanziario del 2013, Autostrade per l'Italia ha realizzato il 92% di quanto previsto.

Lo scostamento tra consuntivi e previsioni rileva un ritardo di circa 1,1 miliardi di € per motivazioni riconducibili essenzialmente a ritardi delle autorizzazioni da parte delle istituzioni preposte (in particolare Gronda di Genova, Barberino-Firenze Nord, quarta corsia dinamica A4 V.le Certosa-Sesto S. Giovanni) e delle procedure di affidamento per effetto delle intervenute modifiche nella normativa sugli appalti (in particolare Firenze Sud-Incisa, Piano risanamento acustico, quinta corsia A8 Milano-Lainate).

Intervento	Ritardo investimenti vs PEF 2013	Ritardo per autorizzazioni
	(€/mln)	(mesi)
<i>Barberino - Firenze nord</i>	-274	+26
<i>Firenze sud - Incisa (Lotto 1)</i>	-216	+12
<i>Firenze sud - Incisa (Lotto 2)</i>		+32
<i>Gronda di Genova</i>	-109	+22
<i>A4 IV corsia dinamica (Lotto 1)</i>	-62	+17
<i>A8 V corsia (Lotto 1)</i>	-158	+21
<i>Altri interventi</i>	-304	
Totale	-1.123	

Ritardo medio per autorizzazioni + 22 mesi

Il ritardo negli iter autorizzativi comporta costi incrementali a carico di Autostrade per l'Italia in termini di oneri finanziari relativi ai capitali immobilizzati.

1.5 QUALITA' DEL SERVIZIO

1. "La privatizzazione di Autostrade per l'Italia non ha comportato miglioramenti nella qualità del servizio autostradale."

Non Corretto.

FATTI: Dalla privatizzazione tutti i principali indicatori sono notevolmente migliorati.

Tra questi si evidenziano:

- la riduzione del Tasso di mortalità (-77%),
- la riduzione del Tasso di incidentalità globale (-55%),
- la copertura totale della rete con asfalto drenante
- l'incremento dei Pannelli a messaggio variabile
- l'installazione di barriere ad alta capacità di contenimento

Principali indicatori di Sicurezza e Qualità

		GESTIONE PUBBLICA	GESTIONE PRIVATA	INCREMENTO	
		1999	2017	1999-2017	
		unità di misura			
1	Tasso di mortalità	n. morti mln km percorsi	1,1	0,25	-77%
2	Numero di morti	numero	443	119	-73%
3	Tasso incidentalità globale	Incidenti ogni 100mil. Km percorsi	65,8	29,7	-55%
4	Copertura rete con asfalto drenante	% km totali	16%	100% ¹¹⁾	-
5	Pavimentazioni speciali ad alta aderenza	km.	0	82	-
6	Riqualifica barriere spartitraffico di prima generazione	% della rete	55%	100%	45%
7	Riqualifica barriere laterali di prima generazione	% della rete	28%	87%	59%
8	Chiusura by-pass con sistema ad apertura rapida	% della rete	0%	100% ¹²⁾	-
9	Reti anti scavalco su viadotti a carreggiate separate	% della rete	37%	100% ¹³⁾	-
10	Pannelli a messaggio variabile in itinere	n. pannelli totali	102	1.329	1203%
11	Pannelli a messaggio variabile in entrata	n. pannelli totali	151	476	215%
12	Linee Call Center Viabilità	n. linee	12	180	1400%

¹¹⁾ Dal calcolo sono esclusi tratti di montagna, gallerie, tratti in cui sono in corso lavori di Grandi Opere o sono coperti da trattamenti ad alta aderenza

¹²⁾ 1 900 by-pass chiusi.

¹³⁾ 300 km di rete antiscavalco.

1.6 MANUTENZIONE

1. “Autostrade per l'Italia ha speso in manutenzione molto meno degli obblighi di Concessione.”

Non Corretto.

FATTI:A valle della privatizzazione (2000) Autostrade per l'Italia è stata sempre conforme rispetto agli impegni convenzionali, con un consuntivo di spesa in manutenzione nel periodo 2000-2017 di 5,141 miliardi di €, pari a circa 195 milioni di € di costi di manutenzione in più rispetto agli impegni di spesa previsti in Convenzione (4,946 miliardi di €).

2. “Autostrade per l'Italia da quando è stata privatizzata fa molta meno manutenzione rispetto alla gestione pubblica.”

Non Corretto.

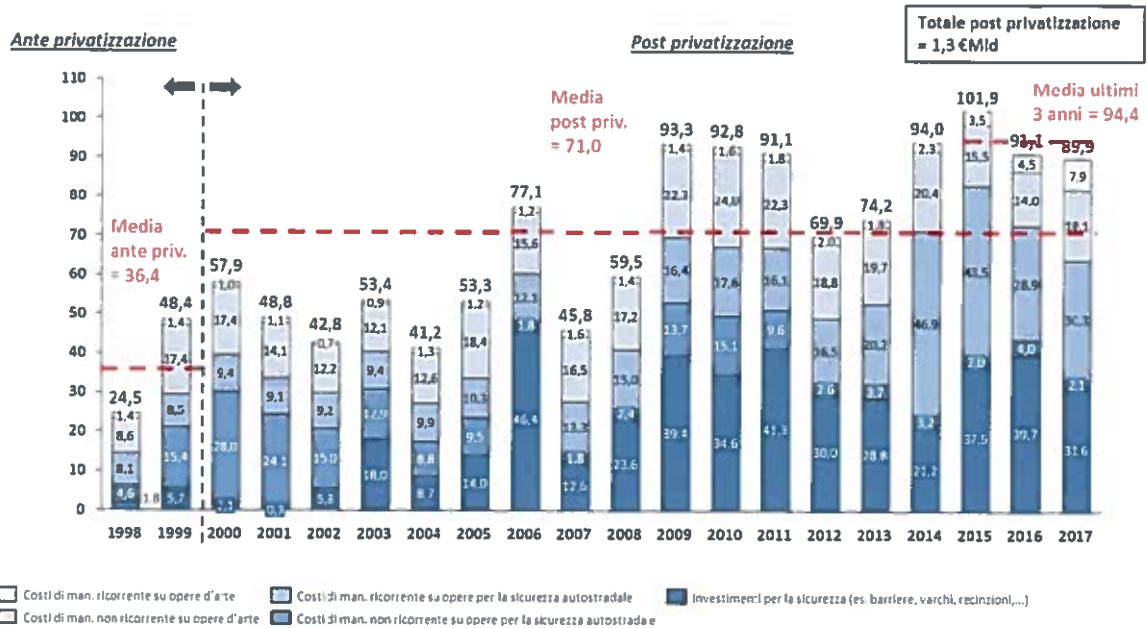
FATTI:Come evidenziato nelle tabelle successive, dopo la privatizzazione, Autostrade per l'Italia ha speso complessivamente per interventi su opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) e opere per la sicurezza autostradale circa 1,3 miliardi di €, con una spesa media nell'ultimo triennio (2015-2017) pari a 94,4 milioni di € annui, pari a 2,6 volte il valore medio ante privatizzazione (36,4milioni di €).

Opere d'arte e opere per la sicurezza autostradale, confronto spesa media annuale ante privatizzazione ('98-'99) Vs. spesa media ultimo triennio ('15-'17), dati in €Mio

	Spesa media annua	
	'98-'99	'15-'17
	€Mio	€Mio
Costi di manutenzione opere d'arte e altre opere per la sicurezza	32,7	58,1
Investimenti per la sicurezza (es. barriere, varchi, recinzioni,...)	3,7	36,3
Totale opere d'arte e opere per la sicurezza autostradale	36,4	94,4

The diagram shows a blue arrow pointing from the value 36,4 to 94,4, with a yellow box containing '+2,6X' indicating a 2.6-fold increase.

Spesa annuale su opere d'arte e opere per la sicurezza autostradale dal 1998 al 2017, dati in €Mio

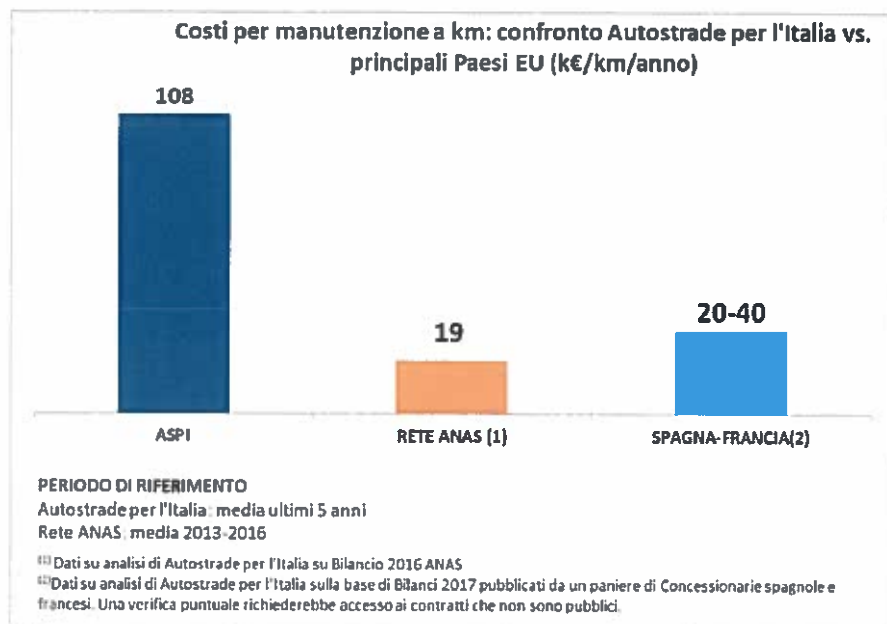


3. “Autostrade per l’Italia fa molta meno manutenzione rispetto all’ANAS e ai concessionari europei.” **Non Corretto.**

FATTI: Un recente studio di AISCAT evidenzia che Autostrade per l’Italia spende in manutenzione per chilometro di infrastruttura circa 108 mila €/anno (periodo 2013-2017), pari a circa 5 volte di più rispetto a quanto spende ANAS sulla propria rete (19 mila €/anno tra il 2013 e il 2016).

Anche il confronto con un paniere di concessionarie Francesi e Spagnole evidenzia una spesa in manutenzione di Autostrade per l’Italia circa 3 volte superiore.

Si tenga presente che i confronti sono basati su dati pubblici disponibili e non tengono conto della diversa conformità della rete (pianura, montagna, ponti, viadotti, gallerie, ecc).



4. "Gli interventi di manutenzione straordinaria determinano aumenti tariffari" Non Corretto.

FATTI: In relazione all'articolo pubblicato il 26/09/18 sul sito del Sole24Ore, dal titolo: "Ponte Genova, il ministero: Autostrade rinviava i lavori per far rincarare i pedaggi", è opportuno chiarire che gli interventi di manutenzione - sia ordinaria che straordinaria - non concorrono in alcun modo a determinare aumenti tariffari.

Chiunque può verificarlo leggendo il testo della Convenzione di Autostrade per l'Italia. Gli interventi di manutenzione straordinaria rientrano nella più ampia voce "Altri Investimenti" di cui all'art. 2 comma 2 lettera C della Convenzione e vengono definiti come interventi di "ammodernamento e rinnovo della rete in concessione".

All'interno della voce "Altri Investimenti" rientrano sia gli interventi di tipo evolutivo, quali il retrofitting del viadotto Polcevera, che gli interventi di cui al Capitolo F2 identificati come iniziative di modesta entità. Tutti gli interventi di cui al Capitolo "Altri Investimenti" sono investimenti capitalizzati, ma non soggetti ad alcuna remunerazione.

SEZIONE 2. IL PONTE MORANDI

2.1 DESCRIZIONE DEL PONTE MORANDI

Il Ponte Morandi fu costruito da Condotte d'Acqua, tra il 1963 e il 1967, per conto dell'ANAS all'esito di un bando di gara di Appalto-Concorso. Ovvero il committente ANAS non aveva stabilito le caratteristiche tecniche del ponte da eseguire, ma aveva indicato solo quelle funzionali (lunghezza, larghezza carreggiate, etc.). Stava alle imprese proporre le soluzioni tecniche ed al Committente valutarle e selezionarne una.

Tale pratica di affidamento era diffusa al tempo ed anche la tratta autostradale Firenze-Bologna fu allora costruita con soluzioni tecniche differenti da parte delle imprese aggiudicatrici dei diversi lotti, portando ad un'ampia varietà di soluzioni.

Per il ponte sul Polcevera venne selezionata da ANAS la proposta del Gruppo Condotte d'Acqua (Società Pubblica del Gruppo IRI) con il progetto dell'Arch. Morandi.

La soluzione tecnica adottata era singolare rispetto alle soluzioni al tempo utilizzate per grandi luci (ponti ad arco, ponti a stralli in acciaio). Tale tecnica fu utilizzata per la costruzione di pochi altri ponti nel mondo (a Maracaibo in Venezuela e sul Wadi al-Kuf in Libia) sempre progettati dall'Arch. Riccardo Morandi e cadde in disusone negli anni successivi.

Gli aspetti più peculiari riguardavano la creazione di un sistema bilanciato avente come elementi di supporto stralli in calcestruzzo precompressi per ridurre la sollecitazione a trazione (il calcestruzzo non lavora a trazione), con tiranti in acciaio annegati nel calcestruzzo e non ispezionabili direttamente.

In sostanza, un ponte costruito da un'impresa Statale, per un Committente Statale, con una soluzione tecnica non tradizionale e senza alternative di viabilità cittadina e extraurbana.

Anche la costruzione ebbe all'inizio dei problemi. Tra il 1992 e il 1996 Autostrade, allora società pubblica (Gruppo IRI) che aveva ricevuto in gestione il ponte nel 1967 dopo il collaudo effettuato da ANAS, decise di correggere alcuni difetti di costruzione sul primo sistema bilanciato (pilone 11), trasferendo il carico dagli stralli esistenti a nuovi stralli esterni e modificando l'attacco degli stralli all'antenna del sistema bilanciato adiacente (Pilone 10). A quel tempo Autostrade ritenne di non intervenire con le stesse tecniche sugli altri stralli in quanto non necessario.

Nel 2017, le strutture tecniche di Autostrade per l'Italia hanno presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) un progetto che prevedeva un intervento preventivo, analogo a quello precedente, sui piloni 10 e 9 (quello collassato).



2.2 IL PROGETTO DI RETROFITTING DEL PONTE MORANDI PRESENTATO DA AUTOSTRADE PER L'ITALIA AL CONCEDENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI (MIT) PER APPROVAZIONE E AUTORIZZAZIONE

1. *“Il progetto sarebbe stato depotenziato portando l'importo da 26 milioni di € a 20 milioni di € per avere l'autorizzazione solo a livello di Provveditorato Opere Pubbliche e non del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLP), d'intesa con il MIT.”* **Non Corretto.**

Fatti: L'importo lordo autorizzato dal Consiglio di Amministrazione, in data 12 ottobre 2017 su richiesta della Direzione Maintenance e Investimenti Esercizio, è stato di circa 26,9 milioni di € che, come di consueto, si ripartiscono tra costo del Progetto (lavori da appaltare) e le cosiddette “Somme a Disposizione” del Committente per progettazioni, direzioni lavori ed altre attività specialistiche.

Nel caso del progetto in questione, l'importo dei lavori era 20,2 milioni di € e l'importo totale autorizzato 26,9 milioni di €. E' sulla base dell'importo dei lavori che viene definito l'iter autorizzativo che, trattandosi di 20,2 milioni di €, correttamente non prevedeva il parere del Consiglio dei Lavori Pubblici (CSLP).

Quindi il Progetto è stato trattato, sia da Autostrade per l'Italia, sia dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT), in maniera assolutamente “normale”, secondo procedure di legge.

2. *“La procedura di appalto cosiddetta “ristretta” denota una caratteristica di lavori di “urgenza” che non è invece stata dichiarata dalla Società.”* **Non Corretto.**

Fatti: In attesa del Decreto di approvazione del progetto di “retrofitting”, è stato attivato a maggio 2018 un bando di prequalifica finalizzato a selezionare operatori con caratteristiche idonee ed in possesso delle necessarie tecnologie, tenendo conto della particolare complessità dei lavori. La selezione sarebbe poi confluita in una procedura di appalto cosiddetta “ristretta”, attivata i primi giorni di agosto 2018. Tale procedura (in questo caso per la preselezione di massimo 7 imprese da ammettere alla fase successiva) è prevista dall'ordinamento italiano dal 2016 e permette di procedere con meccanismi di preselezione delle imprese, in presenza di specifiche caratteristiche dell'appalto. Una di queste è la particolare complessità tecnica. E non c'è dubbio che l'appalto in questione richiedesse competenze particolari, consistendo in un progetto di trasferimento graduale della tensione dai cavi interni (annegati nel calcestruzzo) a cavi esterni di nuovo posizionamento, mantenendo le caratteristiche dinamiche e statiche del ponte invariate durante tutte le fasi di trasferimento del carico.

Che l'aspetto tecnico fosse preminente è riprova il fatto che al bando di prequalifica hanno risposto solo 5 imprese, quando le gare per appalti di questo importo, ma per lavori non così specialistici, vedono partecipare in media circa 30 imprese.

Quindi, il bando di prequalifica e la successiva analisi dell'offerta con la procedura “ristretta” erano unicamente associati alle particolari complessità tecniche e non a caratteristiche di urgenza.

3. "Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia avrebbe deciso di nondecretare l'urgenza dell'intervento di retrofitting del Ponte."

Non Corretto.

FATTI: E' corretto affermare che il progetto di "retrofitting" sia stato approvato dal Consiglio d'Amministrazione di Autostrade per l'Italia, in quanto la spesa prevista superava i poteri delegati ai managers (5 milioni di €).

E' invece necessario chiarire che non è compito né facoltà del Consiglio d'Amministrazione fare una valutazione tecnica dei progetti, né stabilirne l'urgenza o la somma urgenza (ai sensi del Decreto Legislativo n. 50 del 2016).

Questa valutazione è, infatti, un obbligo dei responsabili tecnici qualificati come Committenti, che in tali casi non necessitano di autorizzazione da parte del Consiglio d'Amministrazione e per le fattispecie di urgenza e di somma urgenza non hanno alcun limite di spesa. In aggiunta, il Direttore di Tronco ha facoltà e obbligo di assumere in piena autonomia i provvedimenti sulla circolazione conseguenti ad eventuali situazioni di urgenza o somma urgenza, senza alcun bisogno di altre autorizzazioni aziendali o esterne.

Mai negli ultimi 18 anni il Consiglio d'Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha discusso o valutato l'urgenza o la somma urgenza di progetti, attivando i provvedimenti conseguenti: non ne avrebbe avuto né il titolo né la competenza. Sono stati sempre e soltanto i Direttori di Tronco ad avvalersi di tali procedure (circa 50 ogni anno attivate dalle 9 Direzioni di Tronco della rete di Autostrade per l'Italia).

4. "La prova dell'urgenza sarebbe nel testo delle cinque lettere di sollecito da parte del Committente nei confronti del MIT, inviate tra il 6 febbraio 2018 e il 13 aprile 2018."

Non Corretto.

Fatti: Per quanto riguarda il tema dei solleciti fatti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal Direttore Maintenance ed Investimenti Esercizio nella qualità di Committente dell'opera, che non avevano i connotati dell'urgenza o della somma urgenza, si ricorda che questo tipo di interlocuzioni con il Ministero è purtroppo una prassi necessaria per contenere i tempi di approvazione dei progetti che comunque – nonostante i solleciti – superano abbondantemente quelli previsti nel contratto di concessione. Nel solo 2018 si registrano infatti in media 100 giorni di ritardo su tutti i progetti approvati, che si sommano ai 90 giorni previsti dalla Convenzione per l'approvazione dei progetti di questa natura. In particolare, sul progetto di "retrofitting" del viadotto Polcevera si sono registrati oltre 130 giorni di ritardo.

Inoltre, sempre nel 2018, sono state sollecitate dai vari Committenti della Società approvazioni, autorizzazioni e adempimenti da parte del Ministero per circa 70 progetti.

Da notare che le lettere in questione vennero mandate a partire dalla data del 6 febbraio 2018, dopo che era già noto il parere preventivo, positivo, dato dal Provveditorato Opere Pubbliche di Genova; pertanto le cinque lettere sollecitavano unicamente la chiusura della procedura.

5. "Il progetto di retrofitting del ponte è basato, con riferimento all'analisi della resistenza del calcestruzzo, esclusivamente su risultati della metodologia Windsor, ritenuta fallace all'80% in una relazione del Provveditorato Opere Pubbliche di Genova." **Non Corretto.**

FATTI: Nel progetto di retrofitting del ponte, ai fini del calcolo della resistenza del calcestruzzo, si è fatto esclusivo riferimento alle prove distruttive dirette sui materiali (prelievi/carote) effettuate nel 2015 all'inizio del progetto definitivo e i cui risultati sono di comprovata affidabilità e sono stati inseriti nel progetto.

Invece le prove effettuate attraverso il metodo Windsor sono servite unicamente per comparare i risultati attuali di resistenza del calcestruzzo con quelli ottenuti, attraverso lo stesso metodo, durante la realizzazione dell'opera e sono state inserite nel progetto esclusivamente per darne conto a livello cronologico.

In sintesi non è corretto affermare che il progetto sia basato su prove effettuate esclusivamente con una metodologia ritenuta fallace.

6. "Le 5 ispezioni effettuate da Spea sugli stralli erano fallite e al Ministero dei Trasporti fu inviato da Autostrade un progetto incompleto." **Non corretto.**

FATTI: È improprio estrapolare elementi singoli di analisi da un progetto complesso e articolato, composto da alcune centinaia di elaborati, come quello relativo al retrofitting sul viadotto Polcevera. In questo modo, si rischia di trarre conclusioni non corrispondenti alla realtà.

Nello specifico le 5 prove cosiddette fallite erano in realtà tentativi di verificare con procedure difformi rispetto a quelle standard, il grado di tensione del calcestruzzo dello strallo. Tali prove, infatti, per essere correttamente eseguite dovrebbero prevedere la foratura con carotatrice dell'intero spessore dello strallo, cosa evidentemente impossibile nel caso specifico, vista la presenza di cavi all'interno dello strallo medesimo. Si tentò, pertanto, una verifica di tensione con "carotatura" superficiale che non ha potuto dare alcun risultato leggibile. Peraltro, il livello di tensionamento del calcestruzzo è stato determinato con la modellazione i cui risultati sono stati inseriti nel progetto. Lo stato di conservazione del calcestruzzo è stato determinato anche con prove di schiacciamento che hanno avuto esito in linea con il progetto originario. Anche tali risultati sono stati inseriti nel progetto di retrofitting.

Inoltre, rispetto all'accusa sulla mancanza del progetto definitivo, Autostrade per l'Italia ricorda che i progetti definitivi vengono predisposti e inviati al ministero quando è necessario ottenere la Valutazione di impatto ambientale, la conformità urbanistica attraverso la Conferenza di Servizi e la dichiarazione di pubblica utilità ai fini dell'esproprio. In questo caso, come avviene per tutti i progetti di manutenzione straordinaria, non erano necessarie le tre autorizzazioni di cui sopra. Non era quindi necessario l'invio al ministero del progetto definitivo. In ogni caso, ai fini dello sviluppo interno del progetto fu affidata a Spea la realizzazione dei tre livelli di progetto (preliminare, definitivo, esecutivo) per poterne seguire meglio anche con il supporto di professionisti esterni le varie fasi.

7. “Un ingegnere di Aspi aveva segnalato con 62 osservazioni lo stato di ammaloramento del Polcevera, ma il suo lavoro di verifica rimase inascoltato” **Non Corretto.**

FATTI:In merito all'articolo di Repubblica intitolato “L'ingegnere inascoltato che avisò Autostrade. Le travi non reggono più” del 27 settembre, in cui si riferiscono alcuni rilievi rivolti ad Autostrade per l'Italia contenuti nella relazione finale della Commissione ministeriale d'inchiesta sul Polcevera, le strutture tecniche della società ritengono doveroso fare alcune precisazioni. E' importante chiarire che il processo di verifica attuato dall'ing. Claudio Bandini attraverso 62 osservazioni si configura come un ordinario contraddittorio tra il verificatore e il progettista, che avviene in modo formalmente strutturato: in prima istanza il verificatore formula osservazioni e richieste di chiarimento, alle quali il progettista deve rispondere in modo puntuale.

Si tiene infine un confronto finale, a fronte del quale viene emesso il rapporto di verifica conclusivo.

Nell'iter specifico, tutte le 62 osservazioni formulate dall'ing. Bandini sono state esaminate dal progettista di Spea, che ha prodotto un riscontro adeguato e fornito indicazioni utili al Responsabile Unico del Procedimento, l'ing. Paolo Strazzullo, per il perfezionamento del progetto. Il RUP ne ha verificato il corretto adempimento, dandone atto nel verbale di validazione tecnica inviato al Ministero delle Infrastrutture ai sensi dell'art. 26 del dlgs 50/2016 e allegato al progetto di retrofitting. Le osservazioni di Bandini dunque non sono state “inascoltate”, ma al contrario hanno contribuito a migliorare ulteriormente il progetto stesso.

Per quanto riguarda invece il valore di 0,58 attribuito ad alcune travi del Morandi, va precisato che non si tratta in alcun modo del risultato di prove sul campo eseguite da Spea. E' invece una verifica di calcolo, fatta esclusivamente a tavolino, che si è resa necessaria dopo l'entrata in vigore nel 2008 della nuova normativa sui ponti per programmare gli interventi di adeguamento delle parti analizzate del ponte. Dunque il coefficiente 0,58 non indica in alcun modo lo stato di “ammaloramento”. Per quanto riguarda infine la mancanza di adempimenti in zona sismica, confermiamo che il documento di verifica della sicurezza non era necessario per il Polcevera in quanto il viadotto non è ricompreso in zona sismica di prima e seconda categoria, ma rientra nella zona sismica 4 che non richiede tale documento.

Infatti Bandini nella sua attività di verifica chiede semplicemente di elencare le approvazioni e autorizzazioni di legge previste per l'intervento e il livello di progettazione in esame, compresi gli adempimenti in zona sismica (come ad esempio gli adempimenti ai fini del deposito al genio civile, previsti anche per le fasce di terza e di quarta categoria). Non esiste dunque alcuna incoerenza tra quanto dichiarato dalle strutture tecniche di Autostrade per l'Italia nella lettera inviata al Ministero il 23 giugno 2017, i contenuti del progetto di retrofitting e il rapporto di verifica dell'ing. Bandini.

2.3 I PARERI RESI DA CESI E DAL POLITECNICO DI MILANO

1. *“Il CESI raccomandò di procedere ad un monitoraggio dinamico, ossia continuo, della struttura. Ai tecnici del CESI non risulta che la società abbia effettivamente dato seguito a quanto evidenziato.”* **Non Corretto.**

FATTI: Il parere di CESI, una delle società più note che si occupano a livello internazionale di verifiche strutturali, era stato chiesto nel giugno 2015 dalla Direzione Maintenance e Investimenti di Autostrade per l'Italia per asseverare il sistema di monitoraggio del Ponte, in particolare la valutazione dell'idoneità:

- dei sistemi di monitoraggio utilizzati da Autostrade per l'Italia per il tramite di SPEA (prove riflettometriche sugli stralli con cadenza annuale già attive dal 2003 e verifiche trimestrali visive);
- dello stato funzionale dell'opera attraverso un'analisi dinamica dei sistemi bilanciati 9 e 10.

Il rapporto finale del CESI, oltre ad asseverare il sistema di controllo e monitoraggio adottato da Autostrade per l'Italia, suggeriva di integrarlo mettendo a punto tecnologie di controllo dinamiche. Tali conclusioni venivano classificate da CESI come “suggerimenti”. E vennero inserite nel Progetto di miglioramento del Ponte.

2. *“Il Politecnico di Milano diede indicazione di installare con urgenza dei sensori per monitorare lo stato di salute del Ponte. Tale indicazione fu ignorata da Autostrade per l'Italia.”* **Non Corretto.**

FATTI: Il parere del Politecnico di Milano, finalizzato alla progettazione dell'intervento, è stato richiesto nel giugno 2017 dal Progettista SPEA al quale era stato affidato dal Committente, la Direzione Maintenance e Investimenti Esercizio di Autostrade per l'Italia, il mandato di progettare l'intervento di miglioramento.

Il rapporto da parte del Politecnico di Milano è stato emesso in data 25 Ottobre 2017.

I tecnici di SPEA che hanno ricevuto il parere del Politecnico di Milano hanno accolto quanto in esso suggerito, inserendo il sistema di controllo mediante sensori all'interno del progetto che venne sottoposto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pochi giorni dopo, in data 31 Ottobre 2017.

Peraltro, il parere integrale del Politecnico, unitamente ai risultati del monitoraggio, fu inserito nella documentazione del Progetto trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Provveditorato di Genova. Nessuno ravvisò, analogamente al progettista, elementi di urgenza.

3. *Cesi: nel nostro mandato non erano previste verifiche strutturali sul Polcevera*

Non corretto.

FATTI: L'oggetto del contratto tra Aspi e Cesi è il seguente: “Servizi specialistici per l'assessment e validazione del sistema di sorveglianza e verifiche strutturali”.

4. "Spea ha omissso di consegnare al Prof. Gentile del Politecnico di Milano delle informazioni riguardanti lo stato di salute del ponte. Con il coefficiente di sicurezza delle travi a 0,58 si doveva attivare la chiusura immediata " **Non Corretto.**

FATTI: In merito a quanto dichiarato dal prof. Gentile del Politecnico di Milano nelle interviste rilasciate oggi ad alcuni quotidiani, le strutture tecniche di Autostrade per l'Italia precisano – sulla base delle informazioni fornite da SPEA e già comunicate pubblicamente nella giornata di ieri – che i valori inferiori all'unità del coefficiente di sicurezza a taglio delle travi del sistema portato erano adeguati. Questi valori erano stati determinati, infatti, dall'applicazione delle nuove norme per le costruzioni entrate in vigore nel 2008 e, contrariamente a quanto sostenuto dal prof. Gentile, non descrivono in alcun modo lo stato di sicurezza del Ponte. E non potevano dunque indicare la necessità di chiudere al traffico il Ponte Morandi da parte della Direzione di Tronco, unico soggetto competente ad assumere decisioni di questo tipo.

Tali informazioni sono state allegate al progetto presentato al Ministero per le Infrastrutture e Trasporti nell'ottobre 2017 e non sono state considerate preoccupanti da nessuno dei tecnici preposti alla valutazione. L'approvazione del progetto da parte del Provveditorato delle Opere Pubbliche recitava testualmente: "complessivamente il progetto esecutivo esaminato appare ben redatto e completo in ogni dettaglio. Lo stesso risulta studiato in modo metodologicamente ineccepibile non solo alla luce delle verifiche delle strutture esistenti, degli effetti del degrado constatati, dei rinforzi, ma anche tenendo in considerazione la grande mole dei dati di monitoraggio e controllo raccolti via via negli anni precedenti".

Come già chiarito da SPEA, infine, si ricorda che il prof. Gentile aveva ricevuto tutte le informazioni e la documentazione necessaria per svolgere il proprio incarico, che riguardava esclusivamente l'analisi degli stralli e non di altre parti del Ponte. Tale analisi non ha evidenziato alcuna necessità di intervento urgente, e lo stesso prof. Gentile non ha mai richiesto alcuna integrazione di documentazione che potesse avere relazione di causa-effetto con l'analisi dinamica degli stralli, oggetto del suo incarico. Dunque le sue affermazioni sull'omissione di documentazione consegnata da Spea, così come le valutazioni sullo stato di sicurezza delle travi del viadotto Polcevera di cui non si è mai occupato, sono da ritenersi errate e fuorvianti.

2.4 MANUTENZIONE DEL PONTE MORANDI

1. "Sul Ponte Morandi Autostrade per l'Italia non ha fatto manutenzione." **Non Corretto.**

FATTI: Il Ponte Morandi, per le sue caratteristiche tecniche complesse, è sempre stato oggetto di monitoraggio continuo e costante e di manutenzione assidua e specifica. Sul Ponte, Autostrade per l'Italia ha sostenuto una spesa per chilometro ampiamente superiore rispetto alla media della spesa per la manutenzione sulla rete per ponti e viadotti. Nel periodo 2015/2018 (fino al 14 agosto), ci sono stati 926 giorni-cantiere, pari ad una media settimanale di 5 giorni-cantiere su 7 giorni ed a breve sarebbero iniziati i lavori per la sostituzione funzionale degli stralli.

Il livello di attenzione di Autostrade per l'Italia sul Polcevera è testimoniato dal titolo del Secolo XIX all'indomani della tragedia "Crolla il ponte dei lavori infiniti [...]".

Quindi è totalmente infondata ogni affermazione di mancata manutenzione.

2. "Ponte Morandi: prima del crollo travi rotte e cavi ridotti del 75 per cento." **Non Corretto.**

FATTI: In relazione alla ricostruzione e alle immagini contenute nell'articolo pubblicato da L'Espresso il 13 settembre con il titolo "Ponte Morandi, le foto shock prima del crollo: travi rotte e cavi ridotti del 75 per cento", è necessario fornire una serie di informazioni e di precisazioni molto importanti per inquadrare correttamente i fatti citati nell'articolo.

In primo luogo, le ispezioni effettuate dai tecnici Spea nel maggio 2013 e il relativo rapporto non riguardavano in alcun modo gli stralli, ma si riferivano esclusivamente alle travi di impalcato tra le pile 4-5, 5-6 e 9-10. Il rapporto di Spea segnalava alcune condizioni di deterioramento delle parti ispezionate, evidenziate nell'articolo de L'Espresso anche con il supporto di immagini. A seguito del rapporto, le strutture tecniche di Autostrade per l'Italia si attivarono prontamente per correggere i difetti riscontrati attraverso una serie di interventi di manutenzione straordinaria, affidati all'impresa Soteco ed eseguiti tra il 2014 e il 2016.

Le immagini e le informazioni riprese dal rapporto Spea 2013, quindi, descrivono una situazione superata.

Citando inoltre le indagini diagnostiche effettuate da Spea sugli stralli delle pile 9 e 10 nel periodo 2015-2016, nell'articolo de L'Espresso si sostiene che sarebbe stata individuata una riduzione di sezione di un solo cavo pari al 75%. E' fondamentale chiarire che ogni strallo è composto da 52 cavi, formati a loro volta da 464 trefoli. L'ispezione effettuata da Spea sulla totalità dei cavi attraverso carotaggi (nel gennaio 2016) e prove riflettometriche (effettuate in più fasi nel periodo 2015-2017) aveva diagnosticato una riduzione media di sezione nell'ordine del 20%, che non pregiudicava in alcun modo la staticità dell'opera come confermato nella relazione tecnica del progetto medesimo. L'intervento di ripristino dei cavi analizzati era stato allegato al progetto di retrofitting, approvato dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti nel giugno del 2018.

I dati fattuali e le relazioni ufficiali confermano dunque che le strutture tecniche di Autostrade per l'Italia sono prontamente intervenute, a seguito delle ispezioni di Spea, per ripristinare la normale condizione delle travi, che la riduzione generale dei cavi degli stralli non aveva in alcun modo la rilevanza sostenuta nell'articolo e che la loro condizione non influiva in alcun modo sulla sicurezza dell'opera.

3. "Le email tra Autostrade per l'Italia e SPEA dimostrano l'inadeguatezza dei controlli sul viadotto." **Non Corretto.**

FATTI: In relazione ad alcuni articoli apparsi sulla stampa, nei quali si fa riferimento ad alcune email delle strutture tecniche di Autostrade per l'Italia che proverebbero una presunta inadeguatezza dei controlli effettuati da Spea sul viadotto Polcevera, la Società chiarisce che tali comunicazioni tra il Committente dei lavori e la società Spea vanno inquadrare nell'ambito di una ordinaria dialettica contrattuale tra cliente e fornitore, come peraltro avviene anche nella gestione di altri incarichi di progettazione e direzione lavori (oltre 100 nel solo 2018) affidati a strutture professionali esterne diverse da Spea.

Nello specifico, in occasione dei lavori di riqualifica delle barriere di sicurezza del Polcevera, lo scorso febbraio 2018 la Direzione tecnica di Autostrade per l'Italia aveva contestato a Spea un mancato rispetto degli obblighi contrattuali. A seguito di tale contestazione, Spea aveva provveduto successivamente alla rimozione dall'incarico del Direttore Lavori, consentendo la regolare prosecuzione delle attività in piena sintonia con le esigenze del Committente.

Tale dinamica cliente-fornitore certifica dunque la piena regolarità e il funzionamento del sistema di controlli, e non il suo contrario.

E' fondamentale inoltre chiarire che tali comunicazioni riguardano interventi effettuati in luoghi diversi e distanti dalla pila n° 9 interessata dal crollo. Si tratta dunque di attività del tutto estranee alla vicenda.

2.5 ALTRI TEMI

1. "Autostrade per l'Italia chiede ai dipendenti i risarcimenti per i morti del ponte."

Non Corretto.

FATTI: Contrariamente a quanto scritto all'interno dell'articolo de "La Verità" del 16 settembre, e ripreso da altri media, è doveroso chiarire che la raccolta fondi a favore delle famiglie delle vittime è un'iniziativa spontanea di alcuni dipendenti, nata dalla loro sensibilità, realizzata su base esclusivamente volontaria, attraverso la libera ed eventuale decisione di ogni lavoratore della società di devolvere il corrispettivo economico di una o più ore del proprio lavoro.

Si tratta dunque di un'iniziativa che Autostrade per l'Italia ha deciso semplicemente di sostenere e supportare e che ovviamente non ha e non potrebbe mai avere nulla a che fare né con i contributi per le primissime necessità che la società ha già versato agli abitanti e ai commercianti della Zona Rossa, né con il piano di interventi per Genova dal valore di 500 milioni di euro che è stato annunciato in occasione della conferenza stampa del 18 agosto scorso a Genova.

2. "Contributi: chi prende soldi ora, rinuncia ad ogni rivalsa futura."

Non Corretto.

FATTI: Il modulo di rimborso a cui fanno riferimento alcuni articoli polemici apparsi sulla stampa - che prevede la rinuncia da parte del beneficiario a qualsiasi altra pretesa rispetto allo specifico evento oggetto di rimborso - è una fattispecie "unica" nel suo genere. Si tratta infatti di una ricevuta che la Società ha chiesto di firmare solo ed esclusivamente ai dipendenti di due aziende (Amiu e Tecnotatti) sottostanti al viadotto che hanno avuto la propria auto danneggiata o distrutta e hanno chiesto un indennizzo immediato.

Trattandosi di un danno materiale ben identificato, è stato risarcito da Autostrade per l'Italia a titolo definitivo, versando alle persone danneggiate una somma di denaro equivalente al valore dell'autovettura.

Quella descritta è dunque una situazione a se' stante. Non ha nulla a che vedere con tutti gli altri tipi di contributi, che sono stati erogati finora dalla società a fondo perduto, indipendentemente da qualsiasi eventuale indennizzo futuro e senza chiedere ai beneficiari alcuna rinuncia come è scritto chiaramente nei relativi moduli.

3. "La tecnologia utilizzata da Spea per effettuare i monitoraggi sui cavi del Polcevera è stata ritenuta inadeguata dal Politecnico di Zurigo in uno studio del 1997" **Non Corretto.**

FATTI: Per il monitoraggio del viadotto Polcevera, le strutture tecniche di Spea preposte alla sorveglianza e al monitoraggio delle strutture per conto di Autostrade per l'Italia utilizzano da oltre 15 anni un sistema riflettometrico - noto a livello internazionale come RIMT2 - completamente diverso da quello oggetto dello studio del Politecnico di Zurigo del 1997.

L'analisi del Politecnico di Zurigo fa riferimento a uno standard della tecnologia riflettometrica ampiamente superato. Nel 1997 il Politecnico aveva sostenuto che, a quell'epoca, non esistevano metodi certi di

ispezione e monitoraggio, che potessero soddisfare una completa valutazione dei cavi di precompressione delle strutture allora esistenti. A partire dal 2000 infatti la tecnica di rilevazione riflettometrica, nota come RIMT, è stata fortemente modificata e innovata grazie a diverse attività sperimentali, affiancate da processi di validazione scientifica. E' stato così definito il nuovo standard RIMT2 caratterizzato da una centralina di acquisizione più potente, attraverso la quale è possibile ottenere la massima attendibilità delle misurazioni effettuate. Inoltre, la standardizzazione delle procedure di analisi dei segnali elettrici consente di rilevare eventuali anomalie con un dettaglio di gran lunga maggiore rispetto al precedente standard di questa tecnologia.

Nel corso degli anni, l'affidabilità del nuovo sistema RIMT2 è stata verificata più volte da studi scientifici di livello internazionale e tramite sperimentazioni effettuate sul campo, consentendo di indagare con precisione fenomeni come la corrosione e l'intasamento delle guaine.

*4"Autostrade per l'Italia già nel 2001 aveva chiesto un preventivo per la demolizione del viadotto Polcevera in quanto sapeva che era insicuro"***Non Corretto.**

FATTI: In relazione alle notizie di stampa su progetti di demolizione del ponte Morandi risalenti ai primi anni Duemila, Autostrade per l'Italia precisa che a partire dal 2001 ha studiato varie opzioni di potenziamento del tratto autostradale di Genova, che hanno portato al Progetto Gronda inserito nel Piano Finanziario già nel 2002, alle quali erano collegati anche progetti di demolizione del Ponte Morandi.

In particolare la società, all'interno del dibattito pubblico sulla Gronda nel 2008, aveva anche sviluppato un progetto di costruzione sul Polcevera di un nuovo ponte a 4+4 corsie affiancato all'attuale e al servizio sia dell'attuale tratta autostradale che della nuova Gronda, con l'obiettivo di utilizzare lo stesso corridoio viabilistico. A valle della costruzione del nuovo ponte sarebbe stato smontato l'attuale. La proposta di Ponte affiancato al Morandi fu però accantonata nel corso del dibattito pubblico a favore di una soluzione di attraversamento del Polcevera molto più a monte.

Ma prima di questa decisione assunta nell'ambito del dibattito pubblico sulla Gronda, la società - ai fini della completezza dell'analisi- chiese a Despe una valutazione di fattibilità. Valutazione che è stata ri-attualizzata nelle ultime settimane ed è entrata a far parte della proposta di demolizione e ricostruzione del Ponte presentata al Commissario per l'emergenza.

I progetti di demolizione del Ponte Morandi a partire dal 2001, dunque, non sono mai stati definiti in relazione ad eventuali rischi per la sicurezza del Ponte, ma sono sempre stati pensati soltanto in funzione della realizzazione della Gronda.