



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**Audizione informale sul controllo della società  
SITAF S.p.A. concessionaria dell'Autostrada A32  
Torino – Bardonecchia e del Traforo del Frejus (T4)**

**Camera dei Deputati –  
IX Commissione**

**11 febbraio 2020 – ore 15.00**

*Illustre Presidente, Illustri deputati*

come responsabile della Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti competente in materia di concessioni autostradali ringrazio per la richiesta di audizione su un tema di rilevante interesse per la mobilità del Paese ed in modo particolare per i transiti verso la Francia.

I collegamenti autostradali transalpini sono assicurati attualmente attraverso tre corridoi costituiti dalla A10 Genova – Ventimiglia a sud, dal Traforo del Monte Bianco che collega Courmayeur a Chamonix nel dipartimento francese dell'Alta Savoia e dal Traforo del Frejus che collega Bardonecchia e Modane.

Secondo i dati ufficiali dell'anno 2018, la media giornaliera dei transiti di mezzi pesanti sono risultati pari rispettivamente a 5.785 sulla A10, 2.221 sul T4 e 1.752 sul Traforo del Monte Bianco.

Nell'anno 2019 il Traforo del Frejus ha registrato 1.011.526 transiti di veicoli leggeri e 771.706 veicoli pesanti corrispondenti rispettivamente 43,47% ed al 55,13% dei transiti riferibili all'intero corridoio (Frejus + Bianco). .

Il Traforo T4 assicura l'interconnessione alla rete autostradale italiana mediante l'Autostrada A32 Torino Bardonecchia che ne rappresenta la naturale prosecuzione.

La Convenzione originaria che regolava la costruzione dell'autostrada e del Traforo risale agli anni 70 ed è stata periodicamente aggiornata per recepire la progressiva realizzazione delle infrastrutture.

Attualmente la gestione dell'Autostrada e del Traforo T4 sono disciplinati dalla Convenzione Unica ex lege n. 296/2006 e s.m.i. sottoscritta il 22 dicembre 2009 tra l'allora Concedente ANAS e la società SITAF S.p.a. divenuta efficace ex lege n. 101/2008 e s.m.i.

La Convenzione è stata successivamente aggiornata attraverso l'Atto aggiuntivo sottoscritto in data 22 febbraio 2018.

Essendo giunto a termine il periodo regolatorio 2014 – 2018, è in corso la procedura di aggiornamento della concessione per il periodo regolatorio 2019 – 2023. L'aggiornamento dovrà avvenire applicando, per l'autostrada, la nuova disciplina tariffaria contemplata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

La scadenza della concessione è attualmente fissata sia per l'autostrada che per il Traforo al 31 dicembre 2050.

Al fine di assicurare una gestione unitaria del lato italiano e francese, gli ambiti di interesse comune sono regolati da una Convenzione intergovernativa del 1972. Successivamente è stato costituito un Gruppo Europeo di Interesse Economico (G.E.I.E.), a cui è stato conferito il mandato generale di gestione del Traforo del Frejus. L'entità dei pedaggi e per il Tunnel e le variazioni annuali sono definite in sede di Commissione Intergovernativa (CIG).

Sotto il profilo operativo il GEIE-GEF è competente per la gestione, la manutenzione e la conservazione del Traforo, ad esclusione dei nuovi lavori.

Nel luglio del 2011 sono stati avviati i lavori di scavo della seconda canna, per ottemperare alle direttive comunitarie delle gallerie inserite nella rete Ten-T. La seconda canna inizialmente era stata concepita come galleria di servizio. In seguito il progetto è stato

sottoposto a modifiche, per recepire le nuove Direttive comunitarie tenendo anche conto dell'esperienza nella gestione dei grandi trafori stradali alpini. A seguito delle analisi eseguite e del confronto con le Autorità Francesi il Cipe con la delibera n. 14 del 1 maggio 2016 ha approvato la trasformazione del progetto da galleria di sicurezza (riservata ai mezzi di soccorso) a tunnel di transito per tutti i veicoli. Questa determinazione consentirà l'esercizio di due canne monodirezionali, con una corsia per ogni senso di marcia, che permette la separazione dei flussi di traffico.

Il completamento dei lavori della seconda canna è previsto entro la fine del 2020. Appare opportuno segnalare che contestualmente alla realizzazione della seconda canna la società concessionaria è impegnata nell'esecuzione di un nuovo elettrodotto transalpino che rappresenterà tra i principali progetti al mondo per lunghezza del tracciato completamente interrato pari a 190 chilometri tra Piossasco (To) e Grand'Ile (Savoia).

Anche la tratta autostradale è interessata da rilevanti programmi di riqualificazione e ammodernamento per conformarsi alle nuove e norme tecniche (NTC) e alle Linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

In considerazione della particolare conformazione del territorio attraversato, l'autostrada si sviluppa, per buona parte, attraverso viadotti e gallerie. Tale caratteristica comporta l'esigenza di ricorrenti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Al fine di assicurare la continuità aziendale ed il raggiungimento dell'oggetto sociale lo Stato è subentrato, già in occasione della Convenzione novativa del 2001, nei mutui pregressi mediante l'attivazione del Fondo Centrale di Garanzia. Al momento il debito

residuo verso lo Stato per l'intervento del Fondo Centrale di Garanzia è pari a 857 Milioni di euro. Secondo il piano di rimborso previsto convenzionalmente l'estinzione del debito avviene con l'erogazione di rate annue sino al 2035. In accordo ad una specifica pattuizione convenzionale l'entità delle rate è commisurata anche all'effettiva dinamica del traffico.

L'attuale compagine societaria della Sitaf è composta da ANAS S.p.A che detiene la maggioranza con il 51,09%, dal Gruppo Sias con una partecipazione del 36,53 %, dal Gruppo Mattioda con il 10,19%, recentemente acquisiti dal Gruppo Gavio, e altri azionisti minori per 2,19%.

Ai sensi dell'Art. 3 lettera Z1 la società è obbligata a *“mantenere nel proprio Statuto la clausola di partecipazione pubblica al capitale pari al 51% almeno fino a quando si renderanno necessari gli interventi finanziari legati alla garanzia rilasciata dallo Stato sui mutui della società”*.

La partecipazione di ANAS, originariamente pari a al 31,74% si è implementata in conseguenza della cessione delle partecipazioni detenute dalla Città di Torino pari al 10,65% e dalla Provincia di Torino pari al 8,69% ad ANAS S.p.A.

L'atto di cessione da parte del Comune e della Provincia di Torino ad ANAS Spa, nel dicembre 2014 è stato impugnato dalle società A.T.I.VA, S.I.A.S. e Mattioda Pierino & Figli

Con sentenza n. 2424 del 7 giugno 2016 il Consiglio di Stato, in riforma della decisione di rigetto del ricorso adottata dal T.A.R., ha accolto l'impugnativa proposta dalle citate Società ed ha disposto l'annullamento dei provvedimenti gravati.

L'esecuzione della sentenza di Appello comporterebbe la dismissione delle Partecipazioni Pubbliche, originariamente detenute dai suddetti enti attraverso l'espletamento di una procedura di evidenza pubblica.

Le Società ricorrenti, nell'agosto del 2016, hanno proposto ricorso per ottemperanza dinanzi al Consiglio di Stato chiedendo che quest'ultimo ordini al Comune di Torino, alla Città Metropolitana di Torino e, per quanto di competenza, all'ANAS, di conformarsi alla sentenza stessa, espletando una procedura ad evidenza pubblica per la cessione delle Partecipazioni Pubbliche.

L'esecuzione della predetta sentenza, prevede che ANAS retroceda le azioni acquistate, rappresentative di circa il 19% del capitale sociale di SITAF SpA, al Comune di Torino e alla Città Metropolitana, affinché gli stessi Enti possano porle nuovamente in vendita mediante procedura ad evidenza pubblica.