

responsabilità n. 5 - Coordinamento territoriale - per il necessario trasferimento all'ANAS sulla base delle autorizzazioni di spesa disposte annualmente dalle leggi di bilancio per le seguenti realizzazioni, dirette o in concessione, degli interventi di adeguamento del sistema autostradale:

- L. 587 mil per la prosecuzione lavori autostrada Asti-Cuneo;
- L. 304 mil per la realizzazione del tunnel di Mestre;
- L. 150 mil per il Grande Raccordo Anulare (GRA) di Roma;
- L. 304 mil per il potenziamento del «corridoio tirrenico» (S.S. 1 Aurelia);
- L. 230 mil per il completamento infrastrutturale sul collegamento Catania-Siracusa.

Nel 2001, gli investimenti sono così ripartiti:

- **L. 2.993,209 mld per la rete nazionale statale;**
- **L. 1.871, 398 mld per le strade trasferite alle Regioni.**

In buona sostanza, il Programma triennale approvato dal Consiglio espone l'elenco delle opere da eseguire per un valore per il 2001 di L. 4.864,607 mld, tralasciando qualsiasi riferimento agli interventi riferibili ai «residui passivi» per un valore di circa L. 21.474,1 mld, i cui contenuti specifici sono indicati al paragrafo 5.6.

E' bene ricordare, che le opere, riferibili ai «residui passivi», sono state programmate da oltre un quinquennio - e, a volte, risalgono al periodo 1988-1995 - e che spesso attengono all'esecuzione di lavori di importo inferiore a L. 2 mld.

Del pari, considerevoli difficoltà insorgono nella ricerca dei riferimenti riguardanti **l'estinzione di mutui imputabili** ai residui passivi accertati alla data del 1° gennaio 2001, nella misura di **L. 7.453,7 mld**: mutui presumibilmente contratti per realizzare opere stradali, come prescritto per legge, e quindi **riferibili a lavori** di cui non è dato conoscere se sono stati conclusi o sono ancora in corso di realizzazione e, in

quest'ultima ipotesi, quale sia la fase di esecuzione ovvero la permanenza dell'interesse pubblico alla loro realizzazione.

Va, inoltre segnalato, che la **precedente direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti datata 8 aprile 1999, imponeva all'Ente (art. 2) di rideterminare i residui passivi** e formulare al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti proposte per il loro riutilizzo, secondo i criteri ministeriali: attività questa espletata inadeguatamente in sede di formulazione del precedente programma 1998-2000 e che non appare illustrata nel successivo programma 2001-2003, malgrado la citata prescrizione contenuta nell'art. 1 della direttiva ministeriale del 19 febbraio 2001.

In presenza del suddetto lacunoso scenario, ogni disegno programmatico diviene di difficile comprensione; sì che sorge l'esigenza di valutare l'opportunità di adottare le necessarie misure, nonché di avviare e completare tempestivamente il processo di un **«riordino contabile»** dell'ANAS, con la **perenzione** o l'**annullamento** di un gran volume di residui passivi, specie quelli riferiti ad impegni assunti da oltre un quinquennio. Ai relativi oneri si potrà far fronte con l'**iscrizione nel bilancio** di previsione del 2001 e degli esercizi finanziari futuri degli **stanziamenti di «competenza»** occorrenti per l'esecuzione delle opere programmate - di cui va preventivamente acquisito il **«consenso di massima»** delle Autorità interessate - nonché l'affidabilità della quantificazione della spesa e dei tempi di esecuzione.

In tal modo, oltre alla necessaria semplificazione contabile, sarà garantita la massima **trasparenza** operativa ed assicurato, in sede di bilancio, l'intervento del Parlamento per la determinazione degli stanziamenti di spesa.

4. LE CONCESSIONI AUTOSTRADALI

a) Profili generali

4.1. A **giustificazione** del sistema concessorio s'invoca il **principio della sussidiarietà orizzontale** (nel senso di demandare ai privati la realizzazione di opere pubbliche) ed il **principio di economicità e di efficacia** (nel senso di utilizzare, nel modo più efficace, capitali privati a soccorso della penuria di danaro pubblico) avvalendosi anche dello strumento di «project financing» (finanziamento garantito dal progetto), che prevede il coinvolgimento di qualificati soggetti privati.

4.2. Le suddette motivazioni non sembrano pienamente valide nel settore delle concessioni autostradali; e ciò per un triplice ordine di ragioni:

- 1) **disponibilità esclusiva** da parte del concessionario di tutti gli elementi economico-finanziari della propria azione, di difficile monitoraggio;
- 2) **esistenza di gravi difficoltà** per la completa conoscenza del sistema operativo delle concessionarie;
- 3) **manca di un efficace sistema di regolazione e controllo** sull'attività delle concessionarie.

4.3. Al riguardo, merita segnalare che il magistrato delegato al controllo della Corte dei Conti con nota dell'8 giugno 2000 ebbe a richiedere anche alla Direzione Centrale «Autostrade e Trafori» dell'ANAS di ottenere copia delle circolari emanate, ricevendone risposta negativa, nel senso che nessun atto era intervenuto nel

2000, allorquando fu accertata l'esistenza di due «circolari», di particolare rilievo, in data 2 marzo 2000, n. 1021 e 5 aprile 2000, n. 1653.

Per acquisire i necessari elementi fattuali necessari per una valutazione e ponderazione dell'osservanza da parte dell'ANAS dei suoi compiti di regolazione e di controllo, il magistrato della Corte delegato al controllo, con nota datata 5 luglio 2000 ebbe a richiedere i seguenti elementi:

- 1) **le direttive o qualsiasi altra disposizione** emanata per regolamentare l'attività ed il controllo delle concessioni in sede di realizzazione delle opere di costruzione, di miglioramento, di gestione ovvero di elaborazione del sistema tariffario del pedaggio e della relativa riscossione e contabilizzazione;
- 2) **il programma degli interventi** nel settore autostradale elaborati dalla Direzione, avendo cura di precisare i vantaggi derivanti dal sistema infrastrutturale a favore della circolazione, della collettività, della clientela;
- 3) **il sistema di organizzazione** della competente Direzione Centrale per l'esercizio dell'attività di controllo nei confronti delle concessionarie, precisando i compiti assegnati alle singole unità operative, le modalità di esecuzione, il loro monitoraggio, le misure assunte per il suo miglioramento nel quadro dei principi imprenditoriali;
- 4) **gli eventuali interventi** compiuti nei confronti delle concessionarie a tutela degli interessi patrimoniali dell'Ente nonché per la corretta applicazione degli obblighi previsti dall'atto di concessione specie per quanto attiene alla quantificazione e alla contabilizzazione delle tariffe di pedaggio nonché alla loro approvazione;
- 5) **il personale dell'Ente** nominato negli organi sociali delle concessionarie, specificando le direttive ovvero qualsiasi

istruzione impartita agli stessi al pari delle segnalazioni da loro trasmesse;

- 6) **l'attività di controllo eseguita**, a partire dal 1996 sino alla data di risposta, nei confronti delle concessionarie, precisando i rilievi formulati ovvero gli elementi acquisiti nel quadro della corretta gestione amministrativo-finanziaria;
- 7) **la verifica materiale eseguita** nei confronti delle singole attività svolte dalle concessionarie specie per quanto attiene alla tenuta delle scritture contabili e alla veridicità dei bilanci di esercizio, a far tempo dal 1996 sino alla data della risposta;
- 8) **la vigilanza eseguita** dalla competente Direzione Centrale ovvero dai dipendenti dell'ANAS componenti degli organi sociali delle concessionarie ovvero intervenuti ad altro titolo per assicurare la regolare esecuzione delle opere ovvero delle prestazioni e delle forniture secondo il sistema degli appalti pubblici, previsto dalle direttive comunitarie e dalla legislazione nazionale di recepimento;
- 9) **le somme, a qualsiasi titolo, erogate dallo Stato ovvero dall'Ente** o da altri organismi alimentati dalla pubblica finanza a favore delle concessionarie, a far tempo dal 1° gennaio 1996 sino alla data della risposta, avendo cura di precisare il loro importo, le cause dell'erogazione, il sistema di contabilizzazione delle scritture alla concessionaria, i vantaggi conseguiti dall'ANAS ovvero gli inconvenienti riscontrati;
- 10) **ogni altro elemento utile** per consentire una cognizione esaustiva, chiara e precisa dell'operato di codesta Direzione e dell'attività svolta dalle concessionarie.

La Corte **censura** tali inadempienze, riservandosi di riferire nella prossima relazione.

b) Ricorso allo strumento concessorio

- 4.4. L'art. 2 del D. Lgs. 26 febbraio 1994, n. 143 assegna, **in primis**, alla responsabilità dell'ANAS di provvedere alla costruzione e alla gestione delle autostrade, consentendo alla stessa di avvalersi dello strumento concessorio soltanto nel caso di accertata e documentata convenienza ed utilità per il migliore soddisfacimento dell'interesse pubblico.

In via sistematica, quindi, l'intervento delle concessionarie è assoggettato alla preventiva ed indispensabile analisi in ordine ai «**costi**» di tale operazione da confrontare ponderatamente con gli «**oneri**» che dovrebbe sostenere l'Ente per conseguire il medesimo risultato: e ciò con l'**ausilio di studi dettagliati, approfonditi, documentati ed affidabili** e sulla scorta di tutti gli elementi del **progetto tecnico, finanziario, amministrativo e organizzativo**. Solo per tal via è possibile procedere alla loro ponderata analisi e susseguente valutazione, a dimostrazione della **economicità** della scelta dell'istituto concessorio corroborata dall'**assoluto rispetto** della normativa europea che sanziona gli «**accordi**» di compromissione della concorrenza e l'«**abuso**» di posizione dominante sul mercato.

In buona sostanza, si deve realizzare un **equo e felice connubio** della **tutela** del pubblico interesse e della **partecipazione** dei privati alla realizzazione e gestione delle correlate opere pubbliche, con l'assoluta salvaguardia dei principi di **economicità della scelta** e della **migliore operatività del concessionario**, in un **regime concorrenziale** e di **sussistenza del rischio d'impresa** a carico del concessionario.

Tali connotati si desumono dalla «Comunicazione interpretativa della Commissione sulle concessioni nel diritto comunitario

(2000/C 121/02) pubblicata in GUCE C del 29 aprile 2000», dalle direttive e dai regolamenti europei (Dir. 71/305 del 26 luglio 1971, Dir. 77/62/CEE, Reg. n. 3975/87 e n. 3976/87, Dir. 87/601/CEE, Decisione 87/602/CEE, Dir. 93/38/CEE del 24 giugno 1993) e dalla legislazione nazionale di recepimento, nonché dall'art. 1 della legge 7 agosto 1990, n. 241, secondo cui **l'attività amministrativa «è retta da criteri di economicità, di efficacia, di pubblicità».**

4.5. **Al presente, il sistema concessorio risente della mancanza della suddetta preliminare analisi e della corrispondente valutazione in ordine alla sua preferenza.**

4.6. Le «criticità» più rilevanti in tale settore possono essere così sintetizzate:

- **carenza di una programmazione strategica «effettiva» relativa all'attività delle concessionarie;**
- **elaborazione di un sistema di «regolazione» del ruolo e delle azioni delle concessionarie in un quadro razionale e proficuo, proteso a consentire la costante «valutazione» della loro operatività;**
- **mancata indicazione dell'affidabilità dei previsti oneri finanziari nonché della tempistica di attuazione delle opere iscritte nel programma in questione (cronoprogramma) comprovati dalla continua revisione di «piani finanziari»;**
- **omessa enunciazione, in alcuni casi, dei principali elementi afferenti alla fattibilità delle opere, specie per quanto attiene al tracciato ed alle necessarie prescrizioni ambientali e paesaggistiche;**
- **inadeguata conoscenza del sistema di monitoraggio per**

verificare la corretta attuazione del cronoprogramma insieme all'introduzione di misure correttive, in caso di inosservanza, specie per quanto attiene alla **quantificazione dell'erogazione**, mediante il «fondo pedaggi», del corrispettivo versato alle concessionarie.

- 4.7. L'omessa illustrazione, chiara, puntuale e documentata, dei costi da sostenere **effettivamente** da parte delle concessionarie nonché dei tempi e dei modi di realizzazione delle relative opere – specie quelle di manutenzione che non prevedono difficoltose autorizzazioni ovvero altre «interferenze» - priva il ricorso all'istituto concessorio della sua finalità, che è quella di offrire un **quadro articolato degli interventi**, predeterminati nei costi e nei tempi, l'esecuzione delle diverse opere pubbliche con carattere di tempestività e di economicità, armonizzati secondo i principi e i criteri di «regolazione».

In occasione dell'elaborazione del programma triennale 2001-2003 degli interventi delle concessionarie, fu presentato nella riunione del Consiglio del 23 febbraio 2001, il seguente piano di interventi per un investimento globale complessivo di L. 16.634 mil.

Società Concessionarie Autostradali
Riepilogo investimenti per nuove opere e manutenzioni
Inseriti nel Programma Triennale 2001-2003

(in milioni di lire)

N.	Società Concessionaria	Nuove Opere	Manutenzioni	Importo Totale
1	ATTIVA	237.380	89.836	327.216
2	Autostrade	8.537.000	1.321.158	9.858.158
3	Brennero	204.964	370.464	575.428
4	Brescia-Padova	2.353.520	190.000	2.543.520
5	Centro Padane	606.800	48.000	654.800
6	CISA	269.116	67.800	336.916
7	Fiori	77.499	117.100	194.599
8	Consorzi Siciliani	763.200	63.900	827.100
9	Autovie Venete	739.025	85.839	824.864
10	Serravalle Milano	122.000	90.590	212.590
11	Tangenziale Napoli	71.447	51.179	122.626
12	RAV	147.000	7.820	154.820
13	SALT	572.352	105.000	677.352
14	SAT	40.000	18.546	58.546
15	SAM	466.640	35.172	501.812
16	SATAP	195.360		195.360
17	SAV	256.267	47.680	303.947
18	Torino-Milano	669.000	111.318	780.318
19	Torino-Savona	171.000	66.000	237.000
20	Venezia-Padova	135.018	40.523	175.541
21	SITAF		92.946	92.946
Totale investimenti		16.634.588	3.020.871	19.655.459
22	Pedemontana Lombarda	3.800.000	-	3.800.000
Totale Generale		20.434.588	3.020.871	23.455.459

Il controllo di «coerenza» e di «plausibilità» compiuto dalla Corte ha evidenziato che, da un lato, il programma in questione **riproduce** molte delle iniziative incluse in programmi precedenti e, dall'altro, la difficoltà di **riconciliare i dati esposti** nelle tabelle programmatiche con quelli desumibili dalle altre due relazioni presentate nella stessa riunione del Consiglio.

I dati surriferiti non sono corrispondenti a quelli desumibili dai due altri documenti prodotti dall'ANAS nell'occasione, val dire:

- **relazione di accompagnamento;**
- **prospetto di ripartizione annuale nel periodo 2001-2003.**

Da quest'ultimo prospetto è dato, in particolare, pervenire ai seguenti importi globali delle spese di investimento e di quelle di manutenzione, che dovrebbero essere erogate nel triennio in esame.

	2001	2002	2003	Totale triennio
Nuove opere	822,343	760,945	714,195	2.297,483
Manutenzione	988,882	990,404	1.041,585	3.020,871
Totale Generale	1.811.225	1.751,349	1.755,780	5.318,354

Del pari, è stata riscontrata un'ulteriore «incoerenza» tra gli importi indicati nel prospetto riepilogativo degli «investimenti» da realizzare da parte della Società «Brennero», quantificati in L. 204,964 mld e quelli della Serravalle-Milano in L. 122 mld, laddove nel prospetto analitico si evincono i valori rispettivamente di L. 189,964 mld con una spesa triennale di L. 41 mld (Società Brennero) e di L. 193 mld con una spesa triennale di L. 122 mld.

Tanto precisato, si pone in rilievo che - dall'esame della relazione sulle autostrade (documento ANAS-Autostrade relazione) nonché dagli ulteriori prospetti relativi al programma degli investimenti e dai piani finanziari vigenti - **gli importi per investimenti per nuovi lavori sarebbero di L. 2.297,483 mld, mentre quelli per le manutenzioni ammonterebbero a L. 3.020,871 mld, con un evidente divaricamento a sfavore degli investimenti per nuove opere.**

Siffatte discordanze **privano di pregio la documentazione prodotta dall'ANAS**, la quale dimostra una spiccata lacunosità, la mancanza di chiarezza e di specificazione in modo da rendere estremamente difficile il processo di valutazione del programma triennale e del suo riscontro esecutivo e finanziario.

c) Modalità procedurali

- 4.8. **L'ANAS «procede»** all'elaborazione di uno **«schema-tipo»** di convenzione, finalizzato a fissare le coordinate generali di riferimento del rapporto tra concedenti e concessionario, sul quale il Consiglio di Stato esprime il proprio favorevole avviso (n. 1715 del 23 luglio 1997).

Nell'intento di consentire il rinnovo delle concessioni, venne emanata una nuova direttiva, **(non da parte del CIPE**, come previsto dalla legge 498/1992) del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (col concerto del Ministro del Tesoro) in data 20 ottobre 1998.

L'ANAS, dopo la prescritta istruttoria - **fondata su dati economico-finanziari, in buona parte forniti dalle concessionarie** - ha provveduto ad emanare i seguenti provvedimenti di rinnovo e di proroga delle concessioni, riepilogati sul seguente prospetto (alla data del giugno 2001):

Società Concessionaria	Data stipula convenzione	Decreto Interministeriale		Registrazione Corte dei Conti		Scadenza
		N.	Data	N.	Data	
Ativa	28.7.99	600	21.12.99	72	9.2.00	2016
Autostrade	4.8.97	314	4.8.97	1	16.4.98	2038
Autovie Venete	7.12.99	607	21.12.99	120	11.4.00	2017
Brennero	29.7.99	601	21.12.99	66	9.2.00	2005
Brescia-Padova	7.12.99	612	21.12.99	121	11.4.00	2013
Centropadane	20.12.99	44	17.2.00	111	31.3.00	2011
Cisa	7.12.99	611	21.12.99	122	11.4.00	2010
Consorzi Siciliani (*)	27.11.00	702	28.5.01			2030
Fiori	29.7.99	602	21.12.99	71	9.2.00	2021
Pedemontana Lomb.(**)						
Rav	29.7.99	603	21.12.99	70	9.2.00	2032
Salt	7.10.99	604	21.12.99	124	11.4.00	2019
Sam	11.10.99	613	21.12.99	131	17.4.00	2012
Sara						
Sat	7.10.99	605	21.12.99	123	11.4.00	2028
Satap	2.11.00	1720	27.12.00	28	11.4.01	2017
Sav						2035
Serravalle	7.12.99	610	21.12.99	67	9.2.00	2028
Sitaf						2027
Tangenziale di Napoli	14.12.99	599	21.12.99	130	17.4.00	2037
Torino-Milano	28.7.99	606	21.12.99	69	9.2.00	2026
Torino-Savona	7.12.99	608	21.12.99	132	17.4.99	2038
Venezia-Padova	7.12.99	609	21.12.99	68	9.2.00	2009

(*) Convenzione trasmessa alla Corte dei Conti in data 28 maggio 2001, in attesa di registrazione.

(**) Convenzione in attesa di rinnovo.

4.9. La Corte dei Conti, in sede di controllo preventivo di legittimità, ebbe a pronunciarsi negativamente – con ricusazione del «visto» e della susseguente registrazione – in ordine al decreto di concessione del 4 agosto 1997 a favore della Società Autostrade: decreto registrato «con riserva», su richiesta del Governo, in data 16 aprile 1998, n. 1/333, in seguito a direttiva SS.RR. n. 20/98 in data 19 marzo 1999, confermativa dell'illegittimità del provvedimento concessorio.

Del pari, con riserva, fu registrato il I atto aggiuntivo della predetta convenzione, approvata con D.I. del 9 febbraio 1998.

Sulle altre concessioni, la Corte (Sezione Controllo Stato), ha

ritenuto di ammettere al «visto» e alla susseguente registrazione i relativi decreti ministeriali, **avendo però circoscritto la propria indagine all'esercizio del «potere di vigilanza»** del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **rimettendo così ad una nuova valutazione, da compiersi in questa sede, la verifica di conformità al vigente ordinamento (comunitario e nazionale) ed ai principi di sana gestione finanziaria del potere autoritativo esercitato dall'ANAS (Amministratore, Consiglio) nei confronti delle richieste avanzate dalle concessionarie.**

d) Problematiche specifiche

4.10. I settori di maggior rilievo, in cui non è dato intravedere una sagace, continua e penetrante azione di «**regolazione**» e di **controllo**, concernono:

- **la verifica della contabilità e dei bilanci delle concessionarie;**
- **la manutenzione della rete autostradale;**
- **la sicurezza della circolazione;**
- **l'assistenza alla clientela;**
- **la programmazione dei lavori.**

d1) Verifica della contabilità e dei bilanci delle concessionarie

4.11. Come già detto, la partecipazione di un rappresentante dell'ANAS, in seno al collegio sindacale delle società concessionarie, non può ritenersi incisiva per il proficuo esercizio della funzione di controllo del concedente. Al contrario, essa può generare, oltre al ricordato conflitto d'interessi, una

mentalità operativa a favore dello strumento concessorio.

Non risulta che le contabilità di queste ultime formino oggetto di verifica da parte dell'Ente né che istruzioni specifiche siano state impartite ai rappresentanti dell'ANAS, operanti nei collegi sindacali, per attivare la loro funzione in termini di controllo della gestione e della regolarità delle relative scritture contabili.

Non v'è dubbio che, a cagione del forte impatto finanziario, connesso alla regolare tenuta delle scritture contabili, **tutti i bilanci analitici delle concessionarie riguardanti la costruzione e la gestione delle autostrade dovrebbero soggiacere al rigoroso e penetrante controllo dell'ANAS da concretarsi in atti conclusivi di approvazione ovvero di modifica, da sottoporre all'approvazione del Consiglio**, in considerazione del potere delle concessionarie autostradali di svolgere anche altre attività lucrative.

d2) Manutenzione della rete autostradale

4.12. Presupposto di un'essenziale attività di controllo è dato dalla natura pubblica dell'autostrada e della sua titolarità dell'ANAS - e, quindi, dello Stato - come comprovano il ricorso allo strumento concessorio e le clausole della sottostante «convenzione», secondo cui, in particolare, la gestione, assentita per un limitato periodo di tempo e previo esperimento di pubblica gara, deve garantire il perfetto stato di manutenzione del manufatto, in conformità delle regole tecnologiche più avanzate, a tutela della sicurezza della circolazione (illuminazione, cartellonistica, aree, aree di sosta, etc.) e che al suo termine autostradale sono restituite allo Stato, facendo parte del demanio stradale.

d3) Sicurezza della circolazione

4.13. Strettamente connessa con il punto precedente è l'azione dell'ANAS per garantire alla clientela autostradale la **massima sicurezza da realizzare attraverso una serie di interventi** che vanno:

- **dalla presenza dei soggetti abilitati al controllo del rispetto del codice della strada all'adeguata illuminazione;**
- **dall'esecuzione di opere adeguate di manutenzione alla predisposizione di adeguata segnaletica;**
- **dall'illuminazione moderna delle gallerie alla realizzazione di adeguati spazi di sosta arredati da servizi accessori, etc.**

I suddetti interventi meritano di essere programmati e pianificati sotto il costante controllo dell'ANAS, allo scopo anche di impartire le direttive del caso, ovvero, le istruzioni necessarie al proprio rappresentante del collegio sindacale della società concessionaria interessata.

E' bene ricordare che la sicurezza della circolazione ha rilevanza europea nel cui ambito il nostro Paese ha assunto l'impegno di produrre un sensibile abbassamento degli attuali tassi di mortalità.

d4) Assistenza alla clientela

4.14. E' necessario pervenire rapidamente ad una «carta di qualità» con carattere imperativo per i concessionari.

Al presente, la carenza di un affidabile e costante sistema di **analisi del piano finanziario** - predisposto all'atto del rilascio

della concessione e delle sue modificazioni - dei «ricavi» e dei «costi» nonché degli «utili economici», non permette di valutare, **alla luce di un audit finanziario e di management**, gli oneri, effettivamente riconducibili all'attività oggetto della concessione, la quale deve pur sempre consentire la sussistenza del **«rischio di impresa»** gravante sul concessionario.

d5) Concessione dei «servizi» a favore di altri soggetti

4.15. Al presente, la ristorazione al pari dei servizi di assistenza meccanica, sanitaria, nonché dei «passaggi» di linee telefoniche, etc., sono gestiti da soggetti abilitati in virtù di rapporti instaurati con le società autostradali, le quali riscuotono il canone pattuito ovvero beneficiano dell'ulteriore utilizzazione della rete.

La Corte si riserva di riferire più dettagliatamente nella prossima relazione.

e) Programmazione dei lavori

4.16. Trattasi di un profilo di estrema rilevanza per garantire alla clientela di usufruire correttamente della tratta autostradale per la quale è obbligata al pagamento del pedaggio.

L'usura della sede autostradale è un evento di facile previsione - salvo casi particolari - e quindi si presta ad essere convenientemente programmata.

Analoga constatazione può essere fatta nei confronti dei lavori di costruzione ovvero di ampliamento.