

150 giorni.

5.51. I presupposti per adire le procedure previste dall'art. 31bis, in ordine alla risoluzione bonaria, sono:

1. l'importo delle riserve, avanzate dall'impresa appaltatrice, deve essere almeno pari al 10% dell'importo netto contrattuale;
2. l'ANAS deve acquisire i pareri: del direttore dei lavori; del responsabile del procedimento; e, ove esistente, dell'organo di collaudo;
3. si acquisisce, altresì, cautelativamente per l'ANAS, sebbene non previsto, il parere dell'Avvocatura dello Stato, a conforto delle tesi giuridiche sostenute nelle riserve dalle imprese.

Ed é a quest'ultimo parere, richiesto all'organo consultivo legale, che si riconduce spesso il rallentamento dell'iter burocratico per la definizione delle vertenze.

5.52. In data 3 agosto 2002, sul Supplemento ordinario della G.U. n. 181, viene pubblicata la legge 1 agosto 2002, n. 166 che, all'art. 7, lett. u) ha sostituito il 1° comma dell'art. 31bis della legge n. 109/1994, ridisegnando l'intero iter procedurale per giungere al bonario componimento delle vertenze sorte tra l'impresa appaltatrice e l'ente committente.

In esso si prevede che venga costituita una commissione con il compito di esaminare gli atti e proporre un motivato accordo bonario con l'appaltatore.

I relativi oneri, connessi ai compensi spettanti ai commissari, sono da porre a carico dei singoli fondi stanziati per i lavori.

Non viene determinata la misura, ovvero il criterio da adottare, per stabilire in quale ordine di spesa dovrà essere limitata la previsione di costi per l'intervento da eseguire.

Dall'esame eseguito su un campione di oltre 60 provvedimenti di risoluzione bonaria ex art. 31bis, emerge che le procedure, disciplinate dalla norma in questione, non sempre vengono rispettate.

L'attivazione dell'iter burocratico avviene di solito quando l'ammontare delle riserve sottoscritte è ben oltre il limite del 10% previsto dall'articolo 31bis, se non addirittura all'atto di sottoscrizione del verbale di ultimazione dei lavori.

Tale comportamento vanifica la ratio della legge che intende risolvere con prontezza il contenzioso prima che potenzialmente possa diventare più oneroso per l'ente appaltante.

Altra osservazione di rilevante importanza riguarda la misura dell'importo, che determina la base dell'accordo bonario, rapportata alla richiesta iniziale delle riserve sottoscritte dall'imprenditore: l'importo che transattivamente viene concordato ed accettato dall'impresa, si attesta sulla base che rappresenta in genere il quarto del petitum richiesto se non, a volte, il quinto del valore.

In molti pareri l'Avvocatura dello Stato non si è espressa in maniera esaustiva non essendo in possesso di idonei elementi valutativi, rimandando all'Amministrazione il compito di meglio specificare alcuni punti e, quindi, di riferire per rendere più compiuto il parere richiesto. L'Amministrazione ha dato, invece, corso al dispositivo di bonaria composizione provvedendo autonomamente alle valutazioni non potute eseguire dall'Avvocatura.

- 5.53. Al fine di provvedere all'erogazione dei corrispettivi previsti a favore dell'apposita commissione, istituita ai sensi della citata legge n. 166/02, l'esame degli atti progettuali, ha fatto registrare un costante inserimento, tra le somme a disposizione dell'amministrazione, di una somma pari al 0,10% dell'importo

loro contrattuale, che allo stato ammontano già a circa € 5 mln.

D) «CRITICITÀ» AFFERENTI ALLA GESTIONE DEI LAVORI

5.54. Gli accertamenti istruttori comprovano il perdurare delle seguenti «criticità»:

- affidamento degli incarichi di progettazione, ivi compresi quelli per «assistenza» alle stesse progettazioni, che sono risultati, nell'anno 2003, nell'intero territorio nazionale, si sono elevati a € 22,560 mln. per consentire al personale tecnico di beneficiare dell'incentivo premiante (art. 18, 109/94) ⁽¹¹⁾;
- carenza, di norma, del «cronoprogramma» che definisce i tempi per l'esecuzione dei lavori e dei piani di manutenzione;
- insoddisfacente esposizione dei costi, nel piano economico progettuale, in cui l'importo delle somme a disposizione risulta mediamente dell'ordine del 44% di quello dei lavori principali, qualificatosi così come «riserva» da utilizzare, in seguito, per le perizie di variante, come ripetutamente accertato;
- inadeguate motivazioni, per il ricorso ai termini abbreviati ed alla procedura d'urgenza, nei casi di affidamento delle opere a licitazione privata, in contrasto con la costante giurisprudenza amministrativa.

5.55. E' stata adottata l'iniziativa di bandire la gara per l'affidamento dell'appalto di servizi generali di consulenza, interessante tutti i settori operativi dell'ANAS, al fine di offrire assistenza

⁽¹¹⁾ Cfr. par. 5.47.

professionale all'interno delle risorse umane e per l'implementazione delle attività relative alla trasformazione dell'ANAS in S.p.A.

Tali ulteriore ricorso ai consulenti esterni, destinato alla sua istituzionalizzazione, comporta l'abbandono sostanziale di ogni recupero professionale del personale, stante l'effetto «dipendenza» creato dall'intervento dei consulenti nell'intera struttura.

Anzi, si provocherà l'effetto «domino» anche nei settori tuttora esclusi dagli interventi «esterni».

5.56. Per una visione riepilogativa delle diverse situazioni anomali, si rinvia alle seguenti notazioni:

- ♦ illegittimo ricorso agli appalti misti perché contrastanti con il diritto europeo;
- ♦ ricorso alla «trattativa privata» per l'attuazione di perizie di variante omettendo la procedura concorsuale e le indagini di mercato nonché la correlata comunicazione alla Corte dei Conti prescritta dall'art. 24 della legge 27 dicembre 2002, n. 289;
- ♦ omesso impiego del «codice unico di progetto» previsto dal CIPE (determinazione 27 dicembre 2002) per ogni progetto di investimento pubblico superiore a € 100.000 da applicare a partire dal 1° luglio 2003;
- ♦ illegittimità dei bandi per gli affidamenti dei servizi di assistenza e/o alle progettazioni, per la realizzazione di opere pubbliche, per contrasto con l'art. 16 della legge n. 109/94 come precisato dall'Autorità sui Lavori Pubblici (30 aprile 2003) e dal Consiglio di Stato (Sez. II, 12 novembre 2003, n. 1855);
- ♦ tardiva esecuzione dei lavori che rende evanescente l'impegno profuso dal «vertice» per la pronta realizzazione

delle fasi di progettazione, aggiudicazione e contratto di appalto, come dimostra la sensibile diminuzione del «pagato» (€ 1.846 mln.) rispetto al 2002 (€ 2.233,7 mln.);

- ◆ compromissione della politica anticiclica del Governo per la ripresa economica e l'incremento della competitività internazionale;
- ◆ inadeguata formulazione del contratto di appalto donde discendono costosi contenziosi e una diminuita tutela delle posizioni giuridiche dell'ANAS;
- ◆ improprio ricorso al notaio per la stipula del contratto di appalto comportante gravosi oneri finanziari a carico dell'appaltatore, con esclusivo riferimento a un solo notaio di Roma al quale nell'anno 2003, è stato corrisposto complessivamente l'importo di circa € 3 mln.;
- ◆ ricorso quasi esclusivo a due notai di Roma in violazione del principio del molteplice ricorso a professionisti, per gli atti interessanti la struttura centrale dell'ANAS;
- ◆ mancata richiesta delle certificazioni antimafia al momento della redazione degli stati di avanzamento lavori e del saldo finale, in contrasto con la normativa nazionale e con l'orientamento della Corte dei Conti (Sez. controllo Stato, delibera 9 ottobre 1991, n. 104);
- ◆ impropria regolamentazione della clausola contrattuale del premio di accelerazione con richiamo all'art. 23 del Capitolato Generale di Appalto (D.M. 19 aprile 2000, n. 145) in luogo di provvedere una autonoma disciplina fondata sul consistente vantaggio, per l'ANAS, dell'accelerata finalizzazione dei lavori in luogo della indennità per dies;
- ◆ anomale modalità procedurali osservate in sede arbitrale, ovvero contrattuale, con sostanziale incremento, fino al triplo, dell'importo originario dei lavori mediante ricorso a trattativa privata;

- ♦ anomala applicazione dell'art. 18 della legge 109/94, riguardante il premio di incentivazione, erogato con modalità estremamente favorevoli agli interessati, in disarmonia da quanto previsto dal regolamento del Ministero Infrastrutture e Trasporti (D.M. 7 aprile 1998);
- ♦ omessa segnalazione per avviare la procedura del bonario componimento (art. 31bis, legge 109/94) allorquando le riserve dell'appaltatore raggiungono l'importo del 10% dell'appalto.

6. CONCESSIONARIE

A) PARTE GENERALE

a1) Sistema delle concessioni autostradali

6.1. Le concessioni autostradali coinvolgono un volume finanziario di notevoli dimensioni sia per l'ammontare dei pedaggi corrisposti dalla clientela sia per le erogazioni a fondo perduto a favore delle concessionarie, stabilite, di norma, ad un importo oscillante tra il 50-68%, del costo di costruzione della tratta assentita in concessione. Trattasi di un'attività contrattuale che dovrebbe essere caratterizzata dal «giusto equilibrio» tra i costi sopportati dal concessionario e gli oneri finanziari posti a carico della pubblica finanza ovvero della clientela. Ciò implica l'esercizio di un penetrante controllo tecnico-contabile, basato sull'esistenza di una contabilità analitica e separata, in modo da acquisire i necessari elementi per la determinazione dei pedaggi autostradali.

Il settore dovrebbe essere seguito e monitorato con la massima attenzione e costanza, per la natura «monopolistica» della concessione, stante anche la carenza di un sistema viabile ordinario alternativo.

Tanto precisato, la Corte segnala la difficoltà se non l'impossibilità, di acquisire gli elementi più significativi afferenti all'attuazione del rapporto concessorio, a causa della opacità della gestione ovvero della trasmissione da parte del competente servizio di elementi diversi da quelli richiesti.

Si segnala, altresì, che le seguenti notazioni completano nel dettaglio le considerazioni precedentemente svolte nel par. 2.8 e ss.

6.2. La legge 11 febbraio 1994, n. 109 (c.d. Merloni), nel dare attuazione alla direttiva 93/37 CEE, all'art. 19 – come modificato dall'art. 7 dalla legge 1 agosto 2002, n. 166 - dispone che le concessioni autostradali: *«sono contratti conclusi in forma scritta fra un imprenditore ed una amministrazione aggiudicatrice, aventi ad oggetto la progettazione definitiva, la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori pubblici, o di pubblica utilità, e di lavori ad essi strutturalmente e direttamente collegati, nonché la loro gestione funzionale ed economica»*, da attuare alla luce dei criteri per l'affidamento delle concessioni previsti dall'art. 84 del D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554 (approvativo del regolamento di attuazione della legge quadro n. 109/94); tale criterio è individuato in quello dell'aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa, disciplinata nel successivo art. 91 del suddetto D.P.R. 554/99.

6.3. Con l'art. 21, D.L. 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47 (in proseguo art. 21 D.L. 355/03), il sistema di fissazione e di revisione delle tariffe autostradali ha conosciuto le seguenti significative modifiche:

- gli intervalli tra le revisioni delle formule tariffarie contenute nelle convenzioni tra ANAS S.p.A. e le concessionarie autostradali, che, in presenza di rilevanti investimenti aggiuntivi, possono avere durata decennale;
- la modifica del WACC (costo medio ponderato delle fonti di finanziamento), collegato a piani di convalida economica e flussi di cassa;
- la proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti al CIPE al fine di migliorare gli standard di qualità e sicurezza dei servizi offerti agli utenti;

- le modifiche alle convenzioni vigenti, che devono essere approvate con decreto interministeriale (Infrastrutture ed Economia);
- l'obbligo di comunicazione del concessionario ai fini della verifica, da parte del concedente, delle variazioni tariffarie previste nei piani finanziarie;
- l'obbligo del concedente di comunicare ai Ministeri vigilanti le variazioni tariffarie applicabili dal 1° gennaio dell'anno successivo all'atto di approvazione;
- il IV Atto aggiuntivo tra ANAS ed Autostrade S.p.A. [ora Autostrade per l'Italia (ASPI) S.p.A.], del 23 dicembre 2002, avrà efficacia soltanto dopo la sua approvazione con decreto interministeriale (Infrastrutture ed Economia);
- la subordinazione del primo incremento tariffario annuale, relativo a ciascuno dei nuovi interventi previsti nel IV Atto aggiuntivo, all'approvazione del relativo progetto ai sensi della vigente normativa;
- l'applicazione dei successivi incrementi tariffari, sarà disposta in funzione del progressivo stato di avanzamento dei lavori relativi alle nuove opere previste nel piano finanziario.

Con D.I. 25 marzo 2004, n. 254/CD (Infrastrutture ed Economia), è stato approvato il IV Atto aggiuntivo tra ANAS ed Autostrade S.p.A. (ora Autostrade per l'Italia-ASPI S.p.A.), del 23 dicembre 2002 alla convenzione originaria approvata con D.I. del 4 agosto 1997.

Il suddetto D.I. n. 254 è stato registrato dalla Corte dei Conti in data 20 maggio 2004 (Sez. Controllo Stato, Del. n. 5/2044/P) nella sua qualità di atto di programmazione, «impregiudicate» le valutazioni di altri profili rientranti nelle specifiche competenze degli Organi preposti alla funzione di vigilanza e di controllo sulla gestione dell'ANAS S.p.A. la registrazione lascia impregiudicate

le questioni di sana gestione finanziaria (economia, efficacia ed efficienza) in ordine alla quantificazione delle tariffe autostradali e delle clausole convenzionali introdotte con riferimento al IV Atto aggiuntivo stipulato in data 4 agosto 1997 ed approvato con D.I. n. 314, del 4 agosto 1997 (Ministero Lavori Pubblici e Ministero Tesoro) e registrato con riserva dalla Corte dei Conti il 16 aprile 1998.

- 6.4. La Corte dei Conti, nelle precedenti Relazioni al Parlamento (Cfr. par. 6.3, Relazione 2002), ebbe a sottolineare che il concorso dei privati alla realizzazione e gestione delle opere pubbliche deve salvaguardare i principi di economicità e di trasparenza, valutabili in un regime concorrenziale e di sussistenza del rischio di impresa a carico del concessionario, in modo da concretare un equo e felice connubio tra interesse pubblico e privato, alla luce dell'art. 1 della legge 7 agosto 1990, n. 241, secondo cui l'attività amministrativa «è retta dai principi di economicità, di efficacia, di pubblicità». La presente realtà, come più volte segnalato dalla Corte, non sembra uniformarsi al suddetto quadro sistematico, alla luce anche delle seguenti notazioni, tenuto conto della natura di «monopolio» della tratta autostradale.
- 6.5. Per un corretto funzionamento del sistema – in conformità con le prescrizioni della Commissione Europea - vanno rispettate le seguenti condizioni:
- 1) rispetto del principio di parità di trattamento tra tutti gli operatori interessati da attuare mediante adeguata pubblicità e completezza del bando di gara;
 - 2) obbligo di contenere entro ragionevole lasso di tempo (al massimo un ventennio) la durata delle concessioni;

- 3) osservanza delle regole di concorrenza (artt. 82-86 Trattato di Roma) al momento del rilascio della concessione e del suo rinnovo;
- 4) rispetto del principio di trasparenza e di pubblicità di ogni atto o provvedimento posto in essere per il rilascio della concessione ovvero durante la fase di attuazione con particolare riferimento al rispetto degli obblighi convenzionali da portare a conoscenza di tutti gli utilizzatori;
- 5) istituzione di una Autorità indipendente di regolazione e di controllo deputata a regolare e verificare il corretto funzionamento del settore;
- 6) essenziale presupposto, per l'istituzione e lo sviluppo delle concessioni autostradali, è l'esistenza di un valido sistema di controllo, atto a verificare tutti gli elementi economico-finanziari delle concessionarie ed a predisporre studi dettagliati, approfonditi ed affidabili, fondati su un progetto tecnico, finanziario, amministrativo ed organizzativo tale da conseguire i migliori risultati per le finanze pubbliche e fornire il miglior servizio alla clientela autostradale;
- 7) necessaria appare l'esistenza di una contabilità separata ed industriale, atta ad evidenziare i ricavi ed i costi esclusivamente riferibili all'attività concessoria. In tale prospettiva non dovrebbero essere inclusi, in conto e nelle passività della concessionaria autostradale, gli oneri finanziari esclusivamente riferibili al pagamento di stock options e del canone di concessione da corrispondere all'ANAS, a seguito di gara concorsuale, per ottenere la concessione: elementi questi da allocare nella contabilità generale riguardante le altre attività della società concessionaria.

6.6. Con nota n. 288 del 29 maggio 2003 furono richiesti i seguenti

elementi:

- ◆ 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;
- ◆ 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;
- ◆ il sistema di organizzazione della competente Direzione 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;
- ◆ 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;
- ◆ 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;
- ◆ 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 amministrativa e finanziaria;
- ◆ la verifica materiale eseguita nei confronti delle singole

attività svolte dalle concessionarie;

- ◆ la vigilanza eseguita dalla competente Direzione, 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;
- ◆ 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;
- ◆ ogni altro elemento utile per consentire una cognizione esaustiva, chiara e precisa dell'operato della Direzione e dell'attività svolta dalle concessionarie.

6.7. Con nota n. 289 del 29 maggio 2003 riguardante, in particolare, la concessione assentita a favore di Autostrade per l'Italia (ASPI) il Magistrato delegato al controllo cercò di acquisire i seguenti dati:

- ◆ nuovi lavori autostradali eseguiti dalla concessionaria nel periodo 1997-2002, nonché quelli relativi al periodo 2002-2003, sino alla data di risposta;
- ◆ incrementi accertati del traffico autostradale nel periodo 1997-2002, insieme a quelli previsti per il quinquennio 2002-2007, sulle tratte gestite dalla concessionaria;
- ◆ stato dei lavori, inclusa la fase progettuale, riguardanti il «Passante di Mestre», con l'indicazione degli oneri finanziari

sostenuti dalla concessionaria;

- ◆ stato dei lavori, inclusa la fase progettuale, riguardanti la «Variante di Valico», con l'indicazione degli oneri finanziari sostenuti dalla concessionaria e la precisazione relativa ai cantieri aperti;
- ◆ stato dei lavori, inclusa la fase progettuale, riguardanti l'«Autostrada del Sole» e la «Strada dei Parchi», con l'indicazione degli oneri finanziari sostenuti dalla concessionaria, la precisazione relativa ai cantieri aperti e gli importi delle tariffe applicate sui vari tratti;
- ◆ misure adottate per armonizzare il IV Atto aggiuntivo alla Convenzione ANAS-Autostrade del 4 agosto 1997, nella parte in cui prevede il recupero del differenziale tra inflazione reale e programmata, con le direttive emanate dal CIPE, che consentono, come evidenziato, di tenere conto del solo tasso di inflazione programmata nell'ambito della variabile «X»;
- ◆ attuale entità dei sovrapprezzi di cui all'art. 11, 3° co., legge 23 dicembre 1992, n. 498 (e provvedimenti ivi richiamati), e la loro incidenza percentuale nel computo delle tariffe applicate da Autostrade S.p.A.;
- ◆ dati relativi alle *«rilevazioni e delle analisi svolte dall'ISPE e dagli altri istituti del Sistema statistico nazionale»*, pubblicati ogni sei mesi, che sono stati tenuti in considerazione al momento di calcolare le tariffe autostradali di Autostrade S.p.A.

6.8. Con nota n. 946 dell'8 agosto 2003 l'ANAS trasmise una copiosa documentazione riguardante la sistemazione delle diverse concessionarie da cui era impossibile desumere l'attività di controllo svolta dall'ANAS per verificare il rispetto degli obblighi convenzionali delle concessionarie con particolare riferimento all'avvio delle procedure concorsuali per la scelta dell'impresa

destinata ad eseguire le nuove opere e i lavori di manutenzione. Con successiva nota del 7 aprile 2004, n. 2558, il Presidente dell'ANAS, nel confutare i rilievi formulati al riguardo dalla Corte di Conti nelle precedenti relazioni, ha ritenuto pienamente valida e legittima l'azione svolta in tale settore caratterizzato da nuovi affidamenti, i quali evidenziano, in parte, la presenza sensibile del Gruppo Autostrade.

Gli aumenti tariffari di ASPI si riferiscono anche al differenziale inflattivo applicabile sino alla scadenza della concessione (2038): clausola questa non riprodotta in altri atti convenzionali e ritenuta valida anche in mancanza del completo adempimento degli obblighi negoziali da parte dell'ASPI, in conformità del parere del Consiglio di Stato ⁽¹⁾.

a2) Royalites su autostrade

6.9. Esse sono costituite da:

- I) royalties su autostrade in concessione (gestione indiretta);
- II) royalties su autostrade in gestione diretta;
- III) royalties per la concessione autostrade A24 e A25.

I) Royalties su autostrade in concessione (gestione indiretta)

6.10. I ricavi derivanti dalle royalites sulle autostrade in concessione sono costituite dai canoni incassati dai subconcessionari nella misura del 2% dei proventi delle subconcessioni accordate a terzi da ciascuna società concessionaria. Per l'esercizio 2003 si prevede un aumento degli introiti del 1,4% grazie al rinnovo della convenzione della società Autostrade e di quelle stipulate con la SAV e la SITAF.

⁽¹⁾ Cfr. parere del Consiglio di Stato, 4 novembre 2002, n. 3807, Appendice n. 13.

II) Royalites su autostrade in gestione diretta

6.11. Sono i ricavi derivanti dall'incasso di royalties sulle attività poste in essere dai concessionari delle aree di servizio lungo le autostrade in gestione diretta.

Le autostrade gestite direttamente da ANAS sono:

- ◆ l'autostrada Salerno-Reggio Calabria (23 aree di servizio);
- ◆ l'autostrada Palermo-Catania (7 aree di servizio);
- ◆ l'autostrada del GRA e Roma-Fiumicino (10 aree di servizio).

III) Royalties per la concessione autostrade A24 e A25

6.12. Non risulta riscosso, per l'anno 2003, il canone di € 55 mln. - fissato contrattualmente - da parte del nuovo gestore delle Autostrade A24 e A25 (Strada dei Parchi).

6.13. Criticità rilevate:

- 1) i contratti stipulati con concessionari di servizi (ad es. stazioni di servizio, ristoranti, pubblicità, ecc.) riguardanti le autostrade Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania sono scaduti e non si è proceduto alle correlate gare per gli appalti, preferendosi l'illegittimo sistema di proroga a favore dei concessionari;
- 2) i contratti previsti dalla convenzione quadro del 1994, inerenti il GRA e l'autostrada Roma-Fiumicino, non sono stati mai stipulati con la conseguenza che:
 - ◆ la revisione triennale dei canoni prevista dalla convenzione non è mai stata effettuata,
 - ◆ solo quattro aree di servizio sono state collaudate (solo per le aree collaudate si può procedere alla stipula del contratto).