

ALLEGATO

**AUDIZIONE DEL PRESIDENTE
DELL'ANAS SPA**

Ing. Vincenzo POZZI

Presidente, Onorevoli Deputati,

Ringrazio anzitutto per l'attenzione che dimostrate per l'ANAS, che ancora una volta può illustrare direttamente al Parlamento le misure e le iniziative intraprese per rispondere al meglio alla domanda di mobilità del Paese.

Già nel 2004 ho avuto modo di esporre la situazione del settore autostradale, sia in relazione alla rete autostradale in gestione diretta, sia in relazione alla rete autostradale a pedaggio, rispetto alla quale l'Anas si pone come ente concedente ed esercita poteri di vigilanza per conto dello Stato.

Inoltre, grazie all'invito del Presidente Armani, ho potuto esporre il punto di vista dell'ANAS sulle note proposte normative di gestione/cessione di parti della rete stradale nazionale, illustrando il modello di funzionamento elaborato dalla Società.

In questi ultimi mesi, sono intervenuti diversi avvenimenti a modificare il contesto complessivo entro il quale si colloca la Società.

Mi riferisco anzitutto alla definizione del 1° contratto di programma tra l'ANAS ed i Ministeri concedente ed azionista, che ha finalmente sancito sul piano sostanziale un mutato rapporto giuridico, economico e finanziario con lo Stato.

Il Ministro Siniscalco ha personalmente illustrato natura, caratteristiche e conseguenze del contratto di programma, che consente il rapido trasferimento delle risorse a favore dell'ANAS, permettendo, quindi, la continuità dell'azione amministrativa e la regolarità dei pagamenti ai fornitori.

L'altro fatto di rilievo nella vita della Società ANAS è costituito dalla revisione e certificazione del bilancio 2004, da parte di una società di revisione individuata con procedure di evidenza pubblica. L'approvazione formale del bilancio 2004 da parte del ministero azionista è ormai imminente. Oggi pomeriggio è convocato un consiglio di amministrazione dell'ANAS avente ad oggetto questo adempimento e, a seguire, è prevista l'Assemblea degli Azionisti.

La certificazione del bilancio 2004 segna il definitivo passaggio dell'ANAS alla contabilità civilistica, secondo le regole proprie delle società per azioni, definite dal codice civile.

Con ciò, l'ANAS ha ottemperato a precisi obblighi posti dalla convenzione di concessione.

Proprio per compiere al meglio un passaggio così determinante, l'Anas si è avvalsa dell'opera di una delle più importanti società di certificazione in Europa, come la KPMG.

L'iniziale analisi della KPMG sui conti dell'Anas, di recente trasformata in SpA, aveva posto in evidenza alcuni importanti elementi di criticità che, se non risolti, avrebbero inficiato la possibilità di conseguire la certificazione del Bilancio 2004.

Invece, grazie allo sforzo collettivo di tutte le strutture aziendali, è importante sottolinearlo, il Bilancio si è sviluppato secondo le regole contabili ed ha ottenuto quindi la certificazione, a dimostrazione non solo della capacità tecnica di chi segue la parte amministrativo-contabile, ma soprattutto della validità del lavoro svolto dall'Azienda, che ha prodotto ottimi risultati.

La KPMG ha espresso infatti un giudizio positivo sulla sua conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione, attestando che è stato redatto con chiarezza e che rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

Tale certificazione costituisce un passaggio fondamentale anche ai fini del processo di deconsolidamento dell'Anas dal perimetro della Pubblica Amministrazione.

I numeri non sono altro che la fotografia della realtà.

La realtà dell'Anas è positiva e solida dal punto di vista finanziario perché nel 2004 la nostra Azienda ha incrementato ulteriormente i ricavi, che sono saliti a 502,35 milioni di euro, con un aumento dell'1,3% rispetto al 2003, e ha ridotto i costi operativi, che sono scesi dai 1.109,58 milioni di euro del 2003 ai 783,47 milioni di euro del 2004, con una riduzione del 29,4%. Il MOL (margine operativo lordo), pur mantenendosi negativo, è migliorato nettamente da 614 a 281 milioni di euro.

Anche nel 2004, tra bandi pubblicate e gare aggiudicate, l'Anas ha realizzato un volume di investimenti di oltre 12 miliardi di euro,

confermandosi il più importante "committente" pubblico italiano, come certificato dall'Osservatorio Cresme-Il Sole 24 Ore. I lavori pubblicati hanno raggiunto quota 6,622 miliardi di euro, con un incremento del +4 per cento rispetto al già eccezionale 2003. Il raffronto con il 2001 (l'anno precedente all'insediamento dell'attuale vertice aziendale) è ancora più significativo, visto che rispetto a quell'esercizio di bilancio l'incremento è stato del +206%. I lavori aggiudicati (5,707 miliardi di euro) hanno fatto registrare un balzo in avanti del +50% rispetto al 2003 e del +404% rispetto al 2001. Un trend ugualmente positivo hanno seguito sia i lavori consegnati (2,889 miliardi di euro), aumentati del +36% rispetto al 2003 e del +140% rispetto al 2001, che i lavori ultimati (1,261 miliardi di euro), aumentati del +11% rispetto al 2003 e del +145% rispetto al 2001.

Nel saldo in attivo, bisogna ricordare tra l'altro, l'ottenimento della certificazione di qualità anche per la Direzione Centrale Lavori; l'approvazione sia di progetti Anas ex Legge Obiettivo per un importo globale di 19.852 milioni di euro e di progetti relativi alla programmazione ordinaria per un importo di 1.215 milioni di euro; che quella di interventi autostradali assentiti in concessione per un valore di 2.093 milioni di euro e, grazie alla vigilanza e al monitoraggio compiuto dalla Direzione Centrale Autostrade. Va ricordato anche l'incremento della spesa delle concessionarie per manutenzione ordinaria, salita a circa 632,5 milioni di euro. E ancora la crescita della produzione nei cantieri, che ha raggiunto quota 1.400 milioni di euro, riflettendosi anche sui pagamenti per

lavori, che hanno avuto un incremento del +17,57% rispetto al 2003, nonostante le recenti limitate disponibilità di cassa.

Dall'analisi dei conti Anas, è emerso però che persiste un forte elemento di criticità, rappresentato dal contenzioso. In particolare, il giudizio positivo sul Bilancio è stato oggetto di un rilievo, tecnicamente "scope limitation", in merito alla determinazione del Fondo Vertenze Legali per una limitazione nelle procedure di revisione che è stata considerata dalla società di revisione di significatività tale da non precludere la possibilità di esprimere comunque un giudizio positivo sul bilancio nel suo complesso.

Si tratta di una criticità che nasce dal passato; da un passato peraltro non troppo recente.

Il nodo del contenzioso è un nodo vecchio, che non è mai giunto ad una seria definizione, nonostante che nell'ultimo triennio l'Anas si sia prodigata nel tentativo di mettere ordine in questo settore e di organizzarne al meglio la relativa spesa. Questa attività di riordino del contenzioso è stata possibile solo in parte, anche se si tratta di una parte importante, al punto che il bilancio ha potuto ottenere la certificazione anche attraverso l'accantonamento di 50 milioni di euro, a copertura di quelle possibili spese riferibili a questa voce e non ancora determinate.

Il secondo punto che si trascina da tempo, e che solo parzialmente ha trovato soluzione, è l'obbligatoria iscrizione di cespiti per i beni patrimoniali. E' noto infatti che il trasferimento dei beni, così come previsto dalla legge, riguarda i cosiddetti beni strumentali. Una

strumentalità, è ovvio, che si riferisce non solo all'uso strumentale dei beni per lavori che riguardano la strada, ma anche alla corretta fruizione della strada da parte degli utenti.

Nel bilancio sono stati inseriti valori significativi per i beni patrimoniali Anas più importanti, ma l'inserimento non è esaustivo di tutti i beni ricompresi nel patrimonio aziendale, mancandone molti a causa della parziale determinazione degli stessi da parte del Demanio ed altri a causa della non ancora completata identificazione di strumentalità da parte delle strutture aziendali, per cui le pratiche non sono state ancora consegnate al Demanio.

Ma se questi sono gli elementi di criticità del passato, ve ne sono altri che riguardano il presente. Occorre innanzitutto premettere che il Piano Industriale dell'Anas prevede che il Bilancio debba registrare un leggero attivo a partire dal 2008.

Invece, il Bilancio Anas del 2004 presenta, come detto, un margine operativo lordo negativo di 281 milioni di euro e sconta inoltre ulteriori componenti economiche nette negative per 57 milioni di euro. Il saldo negativo totale è di 338 milioni di euro, che sono stati ripianati con l'utilizzazione dei fondi di riserva ex art. 7, a copertura degli oneri connessi alla ristrutturazione societaria, consentendo così di raggiungere un pareggio tecnico-contabile.

E' questo un dato importante, che non sfugge certo all'attenzione del Consiglio di Amministrazione dell'Anas, perché è doveroso avviare iniziative per conseguire subito il pareggio, in attesa di poter raggiungere l'equilibrio economico e il programmato attivo di bilancio. Ciò dimostra che se è vero che molto è stato fatto per

ottimizzare il sistema contabile e la gestione operativa, evidentemente occorre ancora insistere affinché il conto economico del 2005 raggiunga pienamente il pareggio.

Contestualmente alla certificazione del Bilancio, l'ANAS ha definito il Piano Industriale, ora all'attenzione dei Ministeri, nel quale sono definiti gli obiettivi e le strategie aziendali di medio periodo, atte a consentire, auspicabilmente fin dal 2006, il deconsolidamento di ANAS dal perimetro della P.A..

Mi sembra superfluo sottolineare l'importanza di tale obiettivo e dello sforzo che la Società si appresta ad affrontare per poter rispondere all'obiettivo di fondo della privatizzazione, e cioè realizzare le condizioni per accrescere efficacia, qualità ed efficienza del servizio fornito alla collettività.

Infine, nell'Allegato Infrastrutture del DPEF 2006-2009, è stato delineato un nuovo modello di funzionamento aziendale, sul quale mi dilungherò dopo più diffusamente.

In questa sede, come mi è stato da voi richiesto, mi propongo di illustrare le azioni intraprese dall'ANAS per meglio rispondere alla domanda di mobilità, con riferimento specifico al settore autostradale, rimandando per il dettaglio al documento che deposito agli atti delle Commissioni.

Gli investimenti nel comparto delle opere pubbliche costituiscono l'asse portante di ogni economia sana, in quanto consentono di avviare un processo virtuoso di crescita.

La rilevanza attribuita a tale aspetto trova riscontro nelle modifiche introdotte, in sede comunitaria, al Patto di Stabilità, rivolte a permettere un maggior grado di indebitamento pubblico ai Paesi membri dell'UE per consentire il finanziamento di spese in conto capitale.

L'accelerazione nella spesa per le infrastrutture trova un tangibile riconoscimento anche nell'azione di Governo.

Il Documento di Programmazione Economico finanziario (Dpef) 2006-2009 approvato nei giorni scorsi dal Consiglio dei Ministri, prevede un incremento delle risorse statali per le infrastrutture, fissate in 8 miliardi di euro da impiegare nei prossimi tre anni.

Le precedenti risorse, da confermarsi attraverso le prossime leggi finanziarie, consentono di dare continuità al programma d'investimento nelle infrastrutture strategiche, senza interrompere i progetti in corso d'approvazione, approvati o appaltati. Tra questi ultimi rientrano importanti interventi di potenziamento autostradale come il Quadrilatero Marche-Umbria (che vede coinvolta l'Anas anche in qualità di socio) o la Salerno-Reggio Calabria.

Sebbene i valori del Dpef esprimano un'indicazione di fabbisogno e rivestano pertanto natura programmatica, essi costituiscono un chiaro segnale della rilevanza attribuita agli investimenti in infrastrutture come strumento di crescita economica.

Un'esortazione ad intraprendere tale scelta è stata espressa anche dal Governatore della Banca d'Italia il quale, in sede Cipe, ha sostenuto che "servono incentivi per le opere pubbliche per riavviare l'economia".

L'ANAS e il settore autostradale a pedaggio

L'ANAS, come principale stazione appaltante di infrastrutture viarie e organo di vigilanza e controllo sulla rete autostradale assentita in concessione, riveste un ruolo rilevante nel processo di crescita e ammodernamento del Paese.

Relativamente al comparto delle autostrade in concessione, i dati relativi al 2004 ed al primo semestre 2005 evidenziano un elevato attivismo, confermato dall'entità della spesa sostenuta e dall'elevato numero di cantieri aperti.

Il valore dei lavori consegnati nell'anno 2004, superiore a 2.500 milioni di euro, risulta in forte crescita rispetto all'anno precedente. I dati per l'anno in corso risultano altrettanto incoraggianti. E in forte crescita risulta anche l'ammontare dei lavori ultimati i quali, nell'intero periodo 2001-2005, ammontano a 2.152 milioni di euro.

La spesa sostenuta dalle società concessionarie ha in molti casi consentito un progressivo recupero dei ritardi verificatesi nei primi anni di vigenza delle convenzioni revisionate ex lege 498/92. Pertanto il divario tra l'ammontare di spesa risultante nei piani finanziari e la spesa effettiva per lavori, si è andato gradualmente assottigliandosi.

Se la dinamica degli interventi nel settore autostradale ha un trend così positivo, è merito anche dell'incremento del valore complessivo dei progetti approvati dal concedente Anas, passati da 672 milioni di euro dell'anno 2001 ad oltre 2.093 milioni di euro nel

2004. Tale tendenza positiva sarà verosimilmente confermata anche nel 2005.

Questo non significa che lo storico gap infrastrutturale italiano sia stato risolto. A fronte di questi dati sicuramente incoraggianti, l'ANAS è consapevole che sulla rete autostradale in concessione occorre portare a termine o avviare numerose altre iniziative. In questo contesto l'ANAS considera fondamentale dare continuità ai programmi d'investimento avviati e svilupparli in relazione alle nuove esigenze manifestate dal territorio.

Il richiamato Dpef 2006–2009, Allegato infrastrutture, rappresenta il documento più aggiornato nel quale sono riportati gli obiettivi di governo per lo sviluppo delle infrastrutture, aggiornando il programma delle infrastrutture di interesse prevalente per il Paese, di cui alla Delibera CIPE 121/2001. Quest'ultimo comporta l'attuazione di un ambizioso piano, valutato, secondo le ultime stime in 170 miliardi di euro (inizialmente 125,8 miliardi).

La maggioranza degli interventi inclusi in legge Obiettivo sono anche inclusi nel piano triennale e decennale dell'ANAS, quest'ultimo approvato contestualmente al contratto di programma.

Le strategie di sviluppo contenute negli atti indicati sono orientate anzitutto al potenziamento dei sistemi di tunnel e valichi alpini. Queste opere si rendono improrogabili sia per l'elevato grado di saturazione che caratterizza le tratte esistenti che per velocizzare i collegamenti con i Paesi UE e favorire un maggior interscambio di beni e servizi. In questo quadro rientra la necessaria realizzazione di una seconda canna di transito aperta al

traffico del tunnel del Frejus, che rappresenta l'unica soluzione tecnica per risolvere definitivamente i problemi di sicurezza della circolazione evidenziatisi anche di recente in occasione del grave incidente del 4 giugno scorso.

L'allargamento dell'UE a 25 Paesi rende impellente completare anche le grandi dorsali di comunicazione che permettono rapidi collegamenti tra l'area mediterranea e l'Europa continentale. Molti degli interventi autostradali inclusi nei corridoi di rilevanza europea fanno parte dei programmi d'investimento assentiti a società autostradali. Per opere di notevole dimensione, come l'adeguamento della tratta Firenze–Bologna o della Torino–Milano, il progresso registrato nell'approvazione dei progetti permette un'accelerazione delle successive fasi realizzative.

L'aggiornamento periodico dei piani finanziari allegati agli atti convenzionali costituisce un'ulteriore occasione per poter rivedere i termini di ultimazione di opere già assentite e, allo stesso tempo, prevedere l'esecuzione di nuove opere nel frattempo divenute necessarie.

Al riguardo ricordo che per la società Autostrade per l'Italia S.p.a. gli investimenti aggiuntivi sono stati definiti con la predisposizione del IV atto aggiuntivo alla convenzione originaria (1997) stipulato nel Dicembre 2002 e divenuto pienamente operativo nei primi mesi del 2004. Per le nuove opere regolate con la IV convenzione aggiuntiva, i dati sull'avanzamento dei lavori inducono ad un maggiore ottimismo.

Per altre 15 società concessionarie, con convenzioni divenute efficaci nel 2000, è attualmente in corso l'aggiornamento del Piano finanziario. L'entità della spesa aggiuntiva contenuta nelle proposte dei piani finanziari da aggiornare derivante dall'inserimento di interventi di preminente interesse per l'economia del Paese, conferiscono una connotazione che va oltre il mero aggiornamento dei dati inseriti nei piani originari. In sede d'aggiornamento dei piani finanziari, sono previsti interventi completamente nuovi per una spesa prossima a 4,5 miliardi di euro. Tra queste opere vale la pena ricordare il collegamento Parma-Mantova, l'Autostrada Valdastico, l'adeguamento dell'autostrada dalla A4 a San Donà, la quarta corsia sul sistema di tangenziali di Torino. Ulteriori interventi previsti riguardano realizzazioni di terze corsie, raccordi, svincoli.

Tutte queste opere rispondono a un'evidente esigenza di sviluppo del territorio che, come ha recentemente ricordato il Ministro delle Infrastrutture, è rimasta per lungo tempo insoddisfatta.

In occasione dei nuovi affidamenti in gestione delle aree di servizio, molteplici società hanno contemplato una riqualificazione dei servizi all'utenza. Per contro l'ANAS esercita continue verifiche, anche mediante accessi diretti, volti a rilevare il livello del servizio.

L'ammodernamento delle aree di servizio riguarda anche i siti localizzati sulla rete autostradale in gestione diretta all'ANAS.

Attraverso questa azione si intende assicurare una rete autostradale moderna, efficace ed adeguata alle attuali esigenze di mobilità.

Il contesto regolamentare

Per attuare ogni programma di sviluppo è necessario operare in un sistema di regole certe, nel quale siano puntualmente individuati le facoltà, gli oneri e il complesso dei rischi, riferibili a tutti gli operatori coinvolti.

L'esigenza di un preciso quadro regolatorio, che stabilisca gli ambiti operativi propri dei soggetti regolati (società concessionarie) e del regolatore (Concedente), è stata espressamente segnalata in occasione di precedenti audizioni parlamentari.

Da un lato le recenti trasformazioni attraverso le quali le società concessionarie hanno assunto una crescente natura privatistica (affermata inizialmente con la legge 537/93), dall'altro la trasformazione dell'ANAS in società per azioni, rendono ancora più importante stabilire un complesso di regole certe, entro le quali svolgere le funzioni assegnate.

In ambito autostradale il quadro regolamentare di riferimento è ancora rappresentato dalla legge 498/92, con la quale sono state attribuite al CIPE le competenze in materia di concessioni e di aggiornamento tariffario. Le successive delibere CIPE hanno definito i principali aspetti regolamentari che caratterizzano il rapporto concessorio.

Da ultimo l'emanazione della legge 47/2004, che all'Art 21 introduce ulteriori regole che incidono direttamente sulle convenzioni da aggiornare e su quelle nuove, impone una riflessione in ordine al coordinamento con le regole previgenti.

L'aspetto che richiede maggiore approfondimento è rappresentato dall'individuazione del tasso di remunerazione da riconoscere al capitale proprio del soggetto concessionario in sede di predisposizione di un nuovo piano d'investimenti.

Sull'argomento, va segnalato che il Cipe, con successiva delibera del 27 Maggio 2004, ha introdotto un nuovo schema tipo di piano finanziario per le opere previste in legge obiettivo, nel quale l'equilibrio economico finanziario viene misurato attraverso il raffronto tra TIR (Tasso interno di rendimento) e WACC (costo medio ponderato del capitale).

La certezza del quadro regolamentare rende necessario anche un maggior coordinamento tra le norme interne e quelle comunitarie.

Entro il 30 gennaio 2006 il nostro Paese dovrà recepire la nuova Direttiva sugli appalti emanata dall'Unione Europea (direttiva UE 18/2004: lavori, servizi e forniture) che unifica le Direttive precedentemente separate e contiene novità di grande rilievo.

Intenzione della Unione Europea è certamente di produrre una riduzione dei prezzi praticati nel mercato, attraverso una qualificazione sia dal lato della domanda che dell'offerta.

Per le Stazioni appaltanti si prevede di incoraggiare la loro concentrazione e l'affidamento delle procedure a "Centrali di committenza" specializzate. In questo contesto l'Anas rappresenta già un esempio concreto.

Relativamente alle modalità di esecuzione dei lavori da parte delle società concessionarie autostradali, appare prioritario coordinare la Direttiva con le prescrizioni di cui all'Art2 della legge 109/94, eliminando ogni dubbio interpretativo.

Rimanendo in ambito comunitario, occorre segnalare che lo scorso mese di maggio i Ministri dei trasporti dell'Unione europea hanno raggiunto a Lussemburgo un accordo politico sulla direttiva "Eurovignette", che prevede l'istituzione di pedaggi per i camion (al di sopra di 12 tonnellate) che percorrono le strade transeuropee.

Si tratta di una modifica alla direttiva del 1999 e rappresenta un primo passo verso l'armonizzazione di calcolo delle tariffe in base ai costi.

Se approvata dal Parlamento Europeo in seconda lettura, la direttiva si applicherà alle autostrade di nuova costruzione (rimangono invece escluse quelle già in esercizio).

Queste brevi considerazioni permettono di comprendere le evoluzioni in atto ed il differente contesto operativo dal quale l'ANAS non prescindere nell'esercizio delle proprie funzioni.

E' importante, infine, evidenziare le ulteriori importanti novità previste dalla legge 80/2005 (cosiddetta legge sulla competitività) per il settore delle opere pubbliche e in particolare delle concessioni autostradali.

I commi 5 e seguenti dell'art. 5 concernono le opere previste nell'ambito di concessioni autostradali già assentite, anche se non

incluse nel programma delle infrastrutture strategiche, che abbiano la caratteristica però di essere indispensabili per lo sviluppo economico del Paese.

Per tali opere, gli enti appaltanti hanno facoltà di applicare le disposizioni di cui alla Legge obiettivo, eventualmente anche soltanto relativamente alla parte concernente le procedure autorizzative.

La ratio del provvedimento è indirizzata evidentemente a velocizzare le fasi approvative anche per quegli interventi inseriti negli atti concessori da realizzare in regime di concessione.

Attività di vigilanza e controllo

Sulla rete autostradale in concessione l'ANAS esercita le medesime funzioni di vigilanza e controllo già stabilite con il Decreto Legislativo 143/94 istitutivo dell'ANAS Ente pubblico economico.

La continua riduzione della partecipazione pubblica nel capitale delle società e l'eliminazione dell'esclusività dell'oggetto sociale (Art. 19 Legge 136/99) ha reso più pressante l'esigenza di un controllo incisivo rivolto ad accertare il rispetto di tutti le obbligazioni definite dalla legge e dall'atto convenzionale.

A tal fine, come già rappresentato in precedenti occasioni, le strutture dell'ANAS dedicate all'attività di vigilanza sono state significativamente potenziate. Tale processo si è tradotto in un maggior impiego di risorse umane impiegate nelle diverse aree operative.

L'attuale organizzazione dell'ANAS permette di acquisire costantemente i principali aspetti operativi delle società concessionarie di natura, tecnica, economico-finanziaria, amministrativa e gestionale.

Il sistema comunicazioni sulle attività gestionali permette all'ANAS di operare un controllo non solo di tipo consuntivo bensì di interagire ed intervenire anche preventivamente. Infatti, mentre nel passato il controllo sulle concessionarie era prettamente incentrato sull'acquisizione dei dati rilevanti a intervalli di tempo periodici, oggi assume maggiore rilevanza il controllo in tempo reale delle grandezze principali e l'analisi delle dinamiche aziendali.

Ciò si traduce in un più fitto scambio di informazioni con le singole società, rivolto al monitoraggio dei fattori tecnici ed economici. L'acquisizione di queste informazioni, costituisce un preciso obbligo contrattuale, e richiede, per poter risultare produttiva, una reciproca collaborazione tra concedente e concessionario.

Il potenziamento delle funzioni di vigilanza richiede anche l'introduzione di un sistema di sanzioni armonico e proporzionale all'entità dell'infrazione eventualmente riscontrata. Questo tema è stato già oggetto d'osservazione in questa sede. La previsione di un quadro sanzionatorio limitato, nell'attuale schema di convenzione, riduce in qualche modo il potere deterrente del Concedente. Per ovviare a questa carenza, è stata valutata la possibilità di introdurre modifiche alla formula revisionale della tariffa (price-cap) con