



SOCIETA' ITALIANA TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FREJUS

BILANCIO DI ESERCIZIO

E

BILANCIO CONSOLIDATO

AL

31 DICEMBRE 2011

BILANCIO DI ESERCIZIO 2011

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
SULLA GESTIONE

PARTE PRIMA

RELAZIONE SULLA GESTIONE AL 31 DICEMBRE 2011

Signori Azionisti,

due sono le cose principali da segnalare.

La prima riguarda il risultato della gestione che è ancora una volta positivo, poiché anche l'esercizio 2011 si conclude con un utile di bilancio così come avviene ormai da molti anni.

L'altra è invece di segno opposto ed è costituita dal fatto che la paurosa crisi economica in atto è lungi dall'essere prossima alla soluzione e i suoi effetti, così pesanti per l'economia dell'intera Europa, avranno riflessi anche sui futuri risultati della Società.

Al riguardo va detto che, dopo aver registrato gli enormi danni che la crisi ha causato nell'ultimo triennio e soprattutto nello scorso anno, nessuno più azzarda previsioni ottimistiche, come nessuno è ancora in grado di predire, oggi, gli ulteriori effetti che la crisi produrrà sulle economie in generale, e su quella italiana, in particolare.

Tutte le previsioni, anche quelle di poco più di un anno fa, sono state poi clamorosamente smentite dai fatti.

Di sicuro c'è solo che la crisi perdura e continuerà ad influenzare negativamente la nostra economia, ridimensionando il potere di acquisto, il tenore di vita e le aspettative della maggior parte degli italiani, in particolare di quelli più giovani.

E' quindi inevitabile il timore che gli effetti negativi si manifestino anche nei futuri bilanci della nostra Società, che peraltro risentiranno certamente anche di altri fattori, come diremo nel seguito della relazione.

Prima, però, come di abitudine, Vi forniamo i dati più significativi dell'esercizio 2011, rimarcando il contributo che sull'entità dei risultati positivi è stato apportato da alcune azioni poste in essere dalla Società; azioni che hanno prodotto effetti sul conto economico.

In particolare, per quanto riguarda i ricavi, gli effetti di un'efficace attività commerciale hanno reso possibile arginare in qualche misura il calo del traffico commerciale, il cui trend resta comunque in discesa; mentre, per quel che concerne i costi, un'attenzione continua al contenimento delle spese ed al miglioramento dell'organizzazione ha già prodotto alcuni effetti positivi.

Sotto tale ultimo aspetto va peraltro evidenziato che, in considerazione del contesto economico attuale e ancor più delle incognite che gravano sul futuro, appare doveroso intensificare ancor più gli sforzi e porre mano ad un complessivo piano di razionalizzazione e di riorganizzazione della società e delle sue controllate.

Presentiamo ora alla Vostra approvazione il Bilancio dell'esercizio 2011, che si compone di Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota integrativa, come disposto dall'art. 2423 del Codice Civile ed è altresì corredato dalla Relazione sulla gestione, redatta ai sensi dell'art. 2428 del Codice Civile.

Il risultato dell'esercizio evidenzia un utile di 21,4 milioni di euro; tale risultato residua dopo aver stanziato ammortamenti sulle immobilizzazioni immateriali e materiali (inclusive dei beni gratuitamente devolvibili), rispettivamente, pari a 1,3 milioni di euro e a 23,3 milioni di euro, ed aver proceduto ad un accantonamento al "fondo spese di ripristino o di sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili" per un importo pari a 22,3 milioni di euro.

Di seguito vengono fornite le principali informazioni sull'andamento della Vostra Società.

DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

Di seguito sono esposti e commentati i prospetti di conto economico e la situazione patrimoniale e finanziaria della società.

Le principali componenti del **conto economico** relativo all'esercizio 2011 confrontate con i corrispondenti dati del **precedente esercizio possono essere così sintetizzate:**

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	2011	2010	Variazioni	2009
Ricavi della gestione autostradale (1)	111.688	107.878	3.810	99.165
Altri ricavi	21.102	16.261	4.841	7.934
Totale Ricavi	132.790	124.139	8.651	107.099
Costi operativi (1)	(63.925)	(67.869)	(3.944)	(56.474)
Margine operativo lordo (EBITDA)	68.865	56.270	12.595	50.625
EBITDA %	51,9%	45,4%		47,5%
Ammortamenti, accantonamenti ed utilizzo fondi	(31.547)	(35.193)	3.646	(29.542)
Risultato Operativo (EBIT)	37.318	21.077	16.241	21.083
Proventi finanziari	1.133	1.551	(418)	1.588
Oneri finanziari	(5.111)	(5.059)	153	(4.949)
Oneri finanziari capitalizzati				
Totale Gestione Finanziaria	(3.978)	(3.508)	(265)	(3.361)
Saldo delle componenti straordinarie	(518)	271	(789)	(2.356)
Risultato ante imposte	32.822	17.840	15.187	15.366
Imposte sul reddito	(11.405)	(6.117)	(5.288)	(5.677)
Utile dell'esercizio	21.417	11.723	9.899	9.689

(1)importi al netto del canone/sovracanone da corrispondere all'ANAS pari a 2,948 milioni di euro (1,761 milioni di euro nel precedente esercizio)

	2011	2010	Variazioni	2009
Ricavi netti da pedaggio	110.647	106.854	3.793	98.248
Altri ricavi accessori	1.041	1.024	17	917
Totale ricavi del settore autostradale	111.688	107.878	3.810	99.165

L'incremento dei ricavi netti da pedaggio pari a 3.793 migliaia di euro (3,6%) è essenzialmente riconducibile:

-per il traforo: all'effetto congiunto della variazione del traffico (pesante più 0,28% e leggero meno 0,78%) e dell'incremento tariffario del 4,96% a decorrere dall'1.1.2011.

-per l'autostrada: all'effetto congiunto della variazione del traffico (pesante meno 0,09% e leggero meno 3,78%) e dell'incremento tariffario, del 5,5% alla barriera di Avigliana e del 5% alla barriera di Salbertrand, a decorrere dall'1.1.2011.

Le principali componenti della **situazione patrimoniale e finanziaria** al 31 dicembre 2011 confrontate con i corrispondenti dati del precedente esercizio possono essere così sintetizzate:

<i>(valori in migliaia di euro)</i>	31/12/2011	31/12/2010	Variazioni	31/12/2009
Immobilizzazioni immateriali	48.473	49.719	(1.246)	50.824
Immobilizzazioni materiali	2.950	2.875	75	2.825
Immobilizzazioni gratuitamente reversibili	1.228.287	1.219.045	9.242	1.230.865
Immobilizzazioni finanziarie	20.167	20.029	138	18.679
Capitale di esercizio	69.277	115.471	(46.194)	76.706
Capitale investito	1.369.154	1.407.139	(37.985)	1.379.899
Fondo di ripristino o sostituzione beni gratuitamente devolvibili	41.998	39.815	(2.183)	38.149
Trattamento di fine rapporto ed altri fondi	8.331	4.271	(4.060)	7.872
Capitale investito dedotti i fondi rischi ed oneri a medio lungo termine	1.318.825	1.363.053	(44.228)	1.333.878
Patrimonio netto e risultato	211.213	195.592	15.621	188.023
Indebitamento finanziario netto	124.475	162.324	(37.849)	118.718
Debito verso ANAS-Fondo Centrale di Garanzia	983.137	1.005.137	(22.000)	1.027.137
Capitale proprio e mezzi di terzi	1.318.825	1.363.053	(44.228)	1.333.878

In merito all'“*Indebitamento finanziario netto*”, si fornisce – di seguito – il dettaglio ad esso relativo:

<i>(valori in migliaia di euro)</i>	31/12/2011	31/12/2010	Variazioni	31/12/2009
A) Cassa ed altre disponibilità liquide	7.043	6.108	935	5.352
B) Titoli detenuti per la negoziazione				
C) Liquidità (A) + (B)	7.043	6.108	935	5.352
D) Crediti finanziari				
E) Debiti bancari correnti	(50.385)	(80.054)	29.669	(15.128)
F) Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(8.892)	(8.892)	0	(10.559)
G) Altri debiti finanziari correnti				
H) Indebitamento finanziario corrente (E) + (F) + (G)	(59.277)	(88.946)	29.669	(25.687)
I) Disponibilità finanziaria corrente netta (C) + (D) + (H)	(52.234)	(82.838)	30.604	(20.335)
J) Debiti bancari non correnti	(72.242)	(71.133)	(1.109)	(90.030)
K) Obbligazioni emesse		(8.353)	8.353	(8.353)
L) Altri debiti non correnti				
M) Indebitamento finanziario non corrente (J) + (K) + (L)	(72.242)	(79.486)	7.244	(98.383)
N) Indebitamento finanziario netto (I) + (M)	(124.476)	(162.324)	37.848	(118.718)

La “*posizione finanziaria netta*” al 31 dicembre 2011 evidenzia un indebitamento pari a 124,4 milioni di euro (indebitamento pari a 162,3 milioni di euro al 31 dicembre 2010); tale importo non è inclusivo del valore attualizzato del “*debito verso il Fondo Centrale di Garanzia ed ANAS*” pari a 388 milioni di euro (385 milioni di euro al 31 dicembre 2010), oltre a 22 milioni di quota a breve.

LA CRISI

IL CONTESTO INTERNAZIONALE

Sembrava che il 2010 potesse essere l'anno della ripresa dell'economia mondiale, ma i segnali incoraggianti fatti riscontrare nella prima metà dell'anno venivano presto contraddetti da un'inversione di tendenza nella seconda metà dello stesso.

La frenata era più evidente nelle economie più avanzate, ma anche nei paesi emergenti si registrava un rallentamento dei ritmi di crescita.

L'economia mondiale è poi continuata a crescere, ma solo del 3% e solo grazie ai paesi in via di sviluppo; che tuttavia hanno cominciato a rallentare.

Tale rallentamento veniva però generalmente considerato temporaneo, sottostimando i rischi di peggioramento dello scenario, conseguenti agli elevati debiti pubblici, all'emergenza della speculazione finanziaria e al temuto aumento della disoccupazione.

C'è stato dunque un errore di valutazione, ma va anche detto che nessuno, anche fra i più pessimisti dei massimi esperti economici e finanziari del mondo, formulava ipotesi che facessero presagire il cataclisma del 2011, che, soprattutto in Europa, avrebbe coinvolto quasi tutti i Paesi, fra i quali, inevitabilmente, l'Italia.

Nel 2011 la crisi è invece letteralmente esplosa e, all'inizio del 2012, i suoi effetti sono ancora più evidenti.

Essa non solo non accenna a finire, ma è anzi prevedibile che duri ancora a lungo e quando sarà finalmente finita avrà sicuramente mutato i rapporti di forza economica preesistenti a livello mondiale.

La crisi sta infatti penalizzando maggiormente le potenze storiche (Stati Uniti e Europa), dove si riscontrano situazioni che per lo più oscillano fra modesta crescita, stagnazione e recessione.

Ne ha risentito in modo particolare l'area Euro, per la quale l'ipotesi di recessione viene data per scontata.

Tutte le previsioni sono state riviste al ribasso; in alcuni casi anche di molto, fino alla drammatica situazione della Grecia, sempre oscillante fra una comunque paurosa recessione sotto la tutela dell'UE ed il dramma del fallimento, con il ritorno alla dracma.

Secondo la Commissione Europea l'arresto della ripresa economica, che era stata salutata con sollievo prematuro ad inizio 2010, è dipeso, oltre che dai ben noti mali endemici dei Paesi più indebitati e dalla diminuzione delle esportazioni provocata dalla diminuzione della crescita mondiale, anche da un generale deterioramento del clima di fiducia nella ripresa, che ha inciso e incide su investimenti e consumi.

AGENZIE DI RATING

Alla perdita di credibilità e fiducia hanno fortemente contribuito i giudizi e, ancor prima, le previsioni delle Agenzie di rating, alle quali è opportuno dedicare qualche accenno, poiché esse hanno ormai assunto un potere straordinario, forse addirittura superiore a quello delle istituzioni internazionali, al punto che sono sempre più numerosi coloro che, fra capi di stato, economisti ed esperti internazionali, chiedono una limitazione del loro potere.

Il loro giudizio può infatti vanificare le decisioni adottate dai governi, mandare alle stelle il tasso di interesse dei buoni emessi dagli stati, diminuire le capacità finanziarie delle banche, abbattere le quotazioni delle imprese e gli investimenti di milioni di piccoli risparmiatori.

La cosa singolare è che sono le stesse agenzie che, all'epoca, avevano emesso giudizi favorevoli nei confronti di Enron, Parmalat e Lehman Brothers poco prima che esse fallissero e che sostanzialmente rispondono quasi esclusivamente ai loro azionisti.

Esse cioè perseguono, seppure legittimamente e con procedure sottoposte a controlli, interessi privati.

Ed è il motivo per cui sono molti quelli che, come il Presidente degli Stati Uniti ed il Presidente della Bce, sottolineano la necessità di ridurne il peso auspicando la creazione di autorità sovranazionali o, quantomeno, una più vasta concorrenza fra agenzie.

L'Europa, nel suo complesso ed in particolare i paesi dell'Euro sono stati sottoposti agli attacchi della speculazione internazionale, che nella debolezza dell'economia di tali paesi, nella generale perdita di competitività, nella mancanza di coesione e leadership, ha avuto facile gioco.

Un ruolo non marginale lo hanno giocato proprio le agenzie di rating con i loro ripetuti declassamenti dei paesi più deboli, a volte preceduti da previsioni ed annunci che spesso destabilizzavano i mercati.

Fra i Paesi europei ancora recentemente sotto tiro, oltre all'Italia ci sono la Spagna, il Portogallo, Cipro, Malta,, la Slovacchia, la Slovenia, l'Austria e la Francia, che sono stati declassati e persino l'Inghilterra è minacciata di declassamento.

Una delle poche nazioni esenti è stata la Germania ma non senza qualche timore; cosa impensabile fino a pochi mesi fa, tenuto conto della sua potenza economica e del suo indubbio primato in Europa.

EUROPA

L'Europa, che aveva inizialmente reagito meglio alla crisi finanziaria rispetto ad altre economie ed in particolare a quella degli Stati Uniti, ha poi scontato, per un verso, le pressioni speculative internazionali e, per altro verso, i ritardi accumulati, l'incapacità di operare scelte rapide, la mancanza di una reale coesione e le incertezze di una leadership autonomamente decisa ed esercitata da Germania e Francia, corresponsabili dei ritardi decisionali e della utopia di poter difendere le proprie economie in un contesto europeo di stagnazione/recessione, se non di default.

Senza interventi decisivi per la crescita, il tentativo di adottare nuove e più stringenti regole per gli stati con il più alto tasso di indebitamento, i controlli finanziari esercitati dall'UE, e lo stesso Patto per l'Euro non si sono infatti dimostrati sufficienti ad invertire la tendenza alla recessione.

La Commissione Europea ha così interpretato lo stato attuale della crisi:

“Tutti i principali indicatori puntano ad uno stallo della ripresa, con forti rischi negativi...”

Il tasso di crescita del PIL per l'UE e per l'area dell'euro nel 2012 dovrebbe essere solo dello 0,5%. Si dovrebbe registrare una certa accelerazione nel 2013, anno in cui la crescita dovrebbe toccare l'1,5% nell'UE e l'1,25% nell'area dell'euro. Se ci sarà una differenziazione dei tassi di crescita all'interno dell'Unione, nessun gruppo di paesi sfuggirà al rallentamento.

Il persistere sui mercati finanziari dell'incertezza a proposito della sostenibilità delle finanze pubbliche in alcune delle economie dell'area dell'euro e i timori di un contagio ai paesi che ne costituiscono il nucleo centrale contribuiranno a frenare la crescita. La debolezza dell'economia mondiale, che coinvolge alcuni dei partner più importanti dell'UE, rafforzerà questa tendenza.

Secondo le previsioni, auguriamoci stavolta non fallaci, la fiducia si ristabilirà gradualmente nella seconda metà del 2012, sostenuta dalla messa in atto delle misure per riportare sotto controllo la crisi del debito sovrano”....

...“È probabile che la disoccupazione resti bloccata al 9,5%, un livello assai elevato che potrà però variare da un paese all'altro in funzione della situazione del mercato del lavoro nazionale”.

...“Secondo le previsioni, il rapporto debito/PIL nell'UE raggiungerà una punta dell'85% circa nel 2012 per poi stabilizzarsi nel 2013. Nell'area dell'euro, però, il rapporto debito/PIL continuerà a crescere lentamente e supererà il 90% nel 2012.”

...“Il ristagno dell'attività economica e aumenti salariali modesti dovrebbero contribuire a frenare l'inflazione nel periodo contemplato dalle previsioni”.

PROSPETTIVE

Sull'economia dell'UE e dell'area dell'euro pesano tre rischi principali: la persistente incertezza sul debito sovrano dei Paesi, la debolezza del settore finanziario e lo scarso dinamismo del commercio mondiale.

“Si teme un circolo vizioso: il rallentamento della crescita potrebbe indebolire i debitori sovrani e ciò potrebbe a sua volta causare un deterioramento delle condizioni del settore finanziario, che non sarebbe in grado di sostenere la crescita”.

In senso contrario, “un ritorno della fiducia più rapido del previsto potrebbe far ripartire gli investimenti e i consumi privati. Inoltre, un miglioramento del contesto esterno, ad esempio una ripresa della crescita mondiale, potrebbe dare nuovo slancio alle esportazioni dell'UE. Un calo dei prezzi delle materie prime contribuirebbe anch'esso a stimolare i consumi”

Anche le stime dei più autorevoli analisti mondiali, che prevedono un peggioramento di tutti i paesi, non si allontanano molto dalle previsioni dell'UE.

Tale situazione è la conseguenza della necessità dei paesi europei di ridurre il peso della spesa pubblica e di aumentare quello fiscale.

Fatti oggettivi e la speculazione internazionale, agevolata anche dai rumors e dalle notizie provenienti dalle agenzie di rating, hanno sostanzialmente condotto i paesi della zona Euro ad adottare misure depressive delle loro economie a scapito della crescita.

Il futuro dipende invece proprio dalle capacità di dare inizio alla crescita.

In tale contesto un ruolo di primaria importanza dovrà essere svolto dalla Germania, molto più che dalla Francia, con la quale ha condiviso la maggior parte delle scelte politiche e che ha svolto un ruolo che è al di sopra delle sue effettive capacità.

La Germania ha infatti l'economia certamente più forte fra i paesi europei e un ruolo innegabile di leadership; ma ha anche una delicata situazione politica interna, essendo la nazione che deve sopportare il massimo onere per gli interventi a sostegno dei paesi più in difficoltà.

E' stato ad esempio calcolato che, solo per la Grecia, ogni tedesco dovrà pagare 2000 euro ciascuno.

Se a ciò si aggiunge che le stime dei citati analisti prevedono, anche per la Germania, un tasso di crescita ridotto se non addirittura una stagnazione, è evidente che si pone un problema di accettazione politica interna; che è la ragione per la quale gli interventi finora effettuati sono avvenuti in ritardo e quelli necessari per i prossimi interventi sono ancora in dubbio.

Tuttavia anche la Germania ha bisogno di rimanere nella zona Euro, perché se non ci fosse più la moneta unica non potrebbe evitare le concorrenze al ribasso di esportatori di altri stati membri, agevolati, in ciò da una moneta debole.

Il problema principale resta comunque la necessità di investire nella crescita e nell'aumento della produttività: una priorità per tutti.

Su tale orientamento si è recentemente verificata una inusuale convergenza di dodici leaders europei, alcuni dei quali esterni alla zona Euro, che hanno inviato ai Presidenti del Consiglio Europeo e della Commissione, una nota con la quale propongono un piano anti-crisi in 8 punti finalizzato al rafforzamento del mercato interno unico attraverso la modernizzazione delle economie e l'aumento della competitività.

Si tratta di un gruppo trasversale del quale fanno parte i capi di governo di Italia, Gran Bretagna, Olanda, Estonia, Finlandia, Irlanda, Lettonia, Polonia, , Repubblica Ceca, Slovacchia, Spagna e Svezia.

Il piano prevede l'apertura del mercato interno dei servizi, la creazione di un mercato unico digitale, la creazione di un mercato unico dell'energia, il potenziamento di ricerca ed innovazione, l'apertura a mercati globali come l'India, l'alleggerimento delle regole per piccole e medie imprese, l'apertura dei mercati del lavoro a donne e giovani, la riduzione delle professioni regolamentate, la costruzione di un settore robusto e dinamico dei servizi finanziari.

La novità, più che nelle proposte, sta nella composizione del gruppo dei proponenti, nel quale mancano i rappresentanti dei paesi che hanno esercitato la leadership dell'UE fino ad oggi, vale a dire Germania e Francia, e del quale fanno invece parte anche i Paesi scandinavi e dell'Est europei, che hanno conservato intatto il proprio rating.

Siamo ovviamente a livello di pure enunciazioni, ma è un inizio...

Prima di passare all'Italia ci sembra utile dare un'occhiata a quel che avviene in Francia e in Grecia, in considerazione del fatto che, come abbiamo sempre sottolineato, la prima è la nazione il cui interscambio di merci con l'Italia dà vita alla maggior parte del traffico pesante attraverso il Tunnel del Frejus; mentre la seconda, oltre che essere, in misura molto più ridotta, una delle origini/destinazioni che interessano il suddetto traffico, è diventata l'emblema europeo della crisi e, allo stesso tempo, l'esempio concreto di quello che nessun altro stato della zona Euro vorrebbe vivere.

FRANCIA

Nell'ufficializzare la sua seconda candidatura all'Eliseo, Sarkozy ha dichiarato che la Francia è "scampata ad una catastrofe" economica e che "coloro che fanno come se niente di grave fosse accaduto da tre anni nel mondo, coloro che fanno come se i rischi ai quali la Francia si è dovuta confrontare non siano stati drammatici mentono" aggiungendo peraltro che non tutto è andato per il verso giusto.

Sono proprio i timori legati alle conseguenze della crisi economica, ad una ripresa che per il momento tarda ad arrivare e ad un Patto per l'euro che i Francesi non amano, che influenzano la campagna politica, il cui favorito sembrerebbe essere l'oppositore Hollande.

Da alcune indiscrezioni sembrerebbe che, nel programma di Sarkozy, dopo le pesanti misure già adottate nel recente passato, ci siano, oltre alla Tobin tax (unica in Europa e bollata come "follia" dal primo ministro britannico Cameron) sugli scambi finanziari, il rispetto dei criteri finanziari, assai restrittivi, previsti dal « Patto per l'euro », la riforma delle politiche pubbliche e la famosa regola della soppressione di un funzionario su due.

Si tratta in quest'ultimo caso di una misura sicuramente impopolare, che sarà probabilmente accompagnata da altre misure, volte invece a salvaguardare il potere di acquisto dei salari, ma che testimonia la delicatezza della situazione economica della Francia, che non è così dissimile da quella italiana.

Suscitando gli ulteriori allarmi degli inglesi il Financial Times ha riferito che, a sua volta, Hollande, che è il candidato al quale i sondaggi danno le maggiori chances di vittoria, ha promesso di "fare a pezzi il trattato sulla nuova disciplina di bilancio della Ue".

Hollande ha fatto del fisco e del mercato finanziario "il suo obiettivo principale, con un aumento del 15 per cento dell'imposta sugli utili delle banche, la messa al bando del commercio di strumenti finanziari 'tossici' e stock-options, un tetto per i bonus e l'approvazione di una tassa sulle transazioni finanziarie".

In entrambi i casi si tratta di interventi molto radicali che testimoniano la decisione con la quale la Francia intende affrontare la crisi.

A sostegno di tale atteggiamento ci sono anche i timori per un eventuale default della Grecia, il cui debito è in gran parte nel portafoglio di banche francesi, il timore di finire in una situazione analoga a quella italiana, con l'aumento dello spread tra il bund tedesco ed i titoli di Stato francesi, che recentemente ha raggiunto il record storico di 131,3 punti base.

E' per questo che la Francia dà priorità al risanamento dei conti pubblici prima di affrontare la questione della crescita e che il premier francese Francois Fillon ha dichiarato che “ la Francia deve fare più sforzi” ... perché “un mondo in bancarotta non è più un concetto astratto”.

L'obiettivo è di raggiungere il pareggio di bilancio entro il 2016 e , contestualmente, di assicurare i mercati sulla propria stabilità economica.

Per pervenire a questo risultato la Francia ha varato una prima pesante manovra nell'agosto 2011 e, spinto dall'accertato rallentamento del Pil francese, passato dall'1,75% previsto all'1% effettivo, ed una seconda manovra per risparmiare 18,6 miliardi tra il 2012 ed il 2013, per complessivi 65 miliardi di euro entro il 2016, con un totale di 115 miliardi, tra minori spese e maggiori entrate, di tutte le misure correttive promosse dal 2007 ad oggi.

Anche in questo caso vale la considerazione che l'esperienza ha dimostrato che una politica rivolta solo alla riduzione del debito può avere effetti controproducenti sulla crescita e , in ultima analisi, sugli scambi economici.

Considerata la rilevanza che ciò ha per il flusso del traffico merci attraverso il Frejus, non è certo una buona notizia!

GRECIA

La Grecia è il Paese europeo che, più di qualsiasi altro, ha subito le conseguenze della crisi.

Il primo intervento di sostegno deciso dall'UE si è dimostrato insufficiente e la Grecia è andata affondando in una economia senza prospettive e con provvedimenti di contenimento della spesa molto pesanti ; ma che, da soli, non hanno alcuna possibilità di risollevare la situazione.

Si tratta di un paese che è già tecnicamente fallito, ma che l'Europa non può abbandonare a sé stesso, non solo e non tanto per motivi di solidarietà, quanto piuttosto per le conseguenze che ciò produrrebbe sull'Europa e sull'Euro; a cominciare dal sistema creditizio europeo, con, in prima fila, le banche francesi e tedesche, che detengono la stragrande percentuale del debito greco.

Senza contare che , come ha recentemente denunciato il Corriere della Sera, tale debito è cresciuto negli anni anche a causa delle commesse per armamenti effettuate dalla Francia e dalla Germania : “Quest'anno (i Greci) bruceranno il tre per cento del Pil (prodotto interno lordo) in spese militari... Le pressioni di Berlino sul governo di Atene per vendere armi sono state denunciate nei giorni scorsi da una stampa tedesca allibita per il cinismo della Merkel, che impone tagli e sacrifici ai cittadini ellenici e poi pretende di favorire l'industria bellica della Germania” .

La situazione della Grecia, sottolineata da continue manifestazioni di piazza, è davvero drammatica e non priva di qualche rischio per la stessa democrazia.

Alcuni dati sono davvero impressionanti : ¼ delle imprese ha cessato l'attività , il 50% di quelle attive non paga gli stipendi da diversi mesi, 150mila lavoratori licenziati, diminuzione di oltre il 20% del salario minimo garantito, riduzione di tutte le spese, a cominciare da quelle sanitarie, vendita delle quote pubbliche in petrolio, gas e acqua, tendenza della forza lavoro giovanile ad emigrare.

Per tali motivi l'UE, superate le resistenze della Germania, ha deciso di concedere un ulteriore finanziamento di salvataggio alla Grecia, che il nuovo governo guidato dal tecnocrate Papademos e sostenuto dai due maggiori partiti greci, da sempre avversari, ha sollecitato, pur sapendo di doversi porre interamente sotto la tutela ed il controllo dell'UE e di dover ancor più inasprire le misure di contenimento della spesa.

L'argomento crescita è al momento difficile da affrontare, nonostante le sollecitazioni che sono state rivolte in tal senso alla Germania da alcuni partners europei, fra i quali l'Italia.

Le previsioni sulla sua crescita sono infatti così negative da far temere ad alcuni analisti che il PIL degli anni futuri non possa essere superiore a quello di paesi poveri in via di sviluppo.

Il Financial Times ha pubblicato un documento confidenziale probabilmente scritto da alcuni analisti di fiducia dell'Unione Europea, della Banca Centrale Europea e del Fondo Monetario, nel quale si afferma che “le possibilità per la Grecia di essere in grado di ritornare sul mercato dopo le riforme sono incerte”.

Anche queste sono cattive notizie per l'Europa, per l'Italia e, nel suo piccolo, per SITAF, che da anni aveva promosso un'azione commerciale diretta al mercato del trasporto greco.

ITALIA

Come già riferito, dopo un primo semestre sostanzialmente positivo, a luglio è nuovamente scoppiata la crisi.

All'origine c'è stata una perdita di credibilità del Paese che ha prodotto una caduta di fiducia fra gli investitori ed in particolare fra gli acquirenti dei titoli di Stato, rappresentativi del debito pubblico, che hanno avuto un andamento assolutamente disastroso.

Nonostante la situazione italiana fosse migliore di quella della media dei paesi dell'Eurozona, i rendimenti dei titoli hanno infatti cominciato a crescere, facendo così aumentare anche gli interessi che lo Stato italiano deve pagare sul suo debito, che è pari al 120% del prodotto interno lordo, con una divaricazione, sempre più forte, dello spread fra i Buoni del Tesoro italiani e quelli dello stato tedesco (bund), che fanno da riferimento per tutta l'Europa, con interessi intorno al 7%, considerata la soglia oltre la quale l'Italia non potrebbe ripagare il debito agli investitori.

Tale crisi di fiducia era la conseguenza di alcune cause concomitanti:

-la decisione della Commissione Europea di rendere più forte il patto di stabilità, con piani di rientro dai debiti sovrani oltre il 60% del PIL e l'Italia è il Paese con il maggior debito pregresso dopo la Grecia;

-le ripercussioni sull'Italia della generale sfiducia conseguente all'aggravarsi della situazione economica di diversi paesi europei più indebitati (Irlanda e Portogallo, Spagna, ovviamente la Grecia...);

-la bassa crescita italiana, che non rendeva credibile la diminuzione del rapporto debito/PIL .

Il governo italiano dell'epoca ha cercato di porvi rimedio con una nuova manovra di bilancio da 55 miliardi di euro in tre anni, e con l'aumento dell'1% dell'Iva (dal 20% al 21%), che non ha sortito effetti, anche perché è apparso subito evidente che quel governo non aveva la forza sufficiente per portarla a compimento a causa delle opposizioni, sociali, delle categorie e delle lobby colpite dai singoli provvedimenti, e politiche, provenienti anche dall'interno del suo stesso schieramento.

Di qui la crisi di fiducia dei mercati, aggravata dai giudizi delle Agenzie di Rating.

Tutto ciò ha portato ad una presa di coscienza della situazione da parte del governo, che ha responsabilmente dato le dimissioni per favorire la costituzione di un nuovo governo totalmente tecnico.

Il governo presieduto dal prof. Mario Monti ha cominciato ad operare dal 16 novembre 2011, godendo di una fortissima maggioranza parlamentare, sostenuto dai principali partiti di destra, sinistra e centro, fino ad allora rivali.

La fiducia della quale esso ha goduto, dentro e fuori dell'Italia, ha permesso al Governo Monti di varare un Piano “salva Italia”, con misure di assoluta austerità, a cominciare dalla riforma che ha cancellato le pensioni di anzianità e spostato verso i 67-68 anni l'età alla quale i lavoratori dipendenti potranno ritirarsi.

Unitamente all'inserimento del pareggio di bilancio nella Costituzione, raccomandato dall'Unione Europea, approvato all'unanimità, e ad un nuovo e forte sostegno da parte dei media e degli ambienti politico-finanziari mondiali, la manovra ha restituito all'Italia la credibilità che le era necessaria.

I risultati più significativi sono stati la riduzione dello spread tra i titoli di stato italiani e i bund tedeschi da 575 punti a circa 350 e l'appoggio dei grandi capi di Stato che hanno fatto sì che l'Italia sia uscita dall'attacco della speculazione e che nessuno parli ancora di default.

Questa però è solo la prima parte del lavoro, che non può essere limitato a misure di contenimento della spesa e quindi depressive e alla lotta all'evasione, pure essenziale.

Occorre completare l'opera di risanamento confrontandosi con oppositori particolarmente agguerriti, come sindacati, per la riforma sul lavoro, Lobbies, per rendere efficaci le liberalizzazioni e mondo bancario, se si vuole parlare di crescita.

E' infatti proprio la mancanza di credito che può bloccare la crescita impedendo lo sviluppo di nuove imprese, gli investimenti e l'occupazione.

Il vero grande problema è dunque la recessione e l'ancora insufficiente definizione di strumenti idonei a sostenere la crescita dell'economia.

E' proprio per tali ragioni che le agenzie di rating hanno declassato l'Italia.

L'ultima è stata Moody's, con l'aggravante che ciò è avvenuto dopo il varo della manovra del governo Monti e sul presupposto che lo stesso non sia in grado di realizzare gli obiettivi che si è prefissato e, quindi, in ultima analisi, con previsioni negative sul futuro del paese.

Senza il sostegno all'economia reale e quindi senza crescita, le politiche di riduzione del deficit non farebbero dunque che peggiorare la recessione, che tutti prevedono nell'immediato, e soprattutto, non potrebbero scongiurare l'attuale rischio di povertà della popolazione italiana, che, secondo l'Istat, è superiore a quello della media della zona Euro.

Secondo il Fondo Monetario Internazionale, la contrazione del PIL in Italia supererà il 2% nel 2012, con un taglio di oltre 2 punti rispetto solo alle stime di settembre 2011, subirà un calo dello 0,3 % nel 2013 e potrà tornare in positivo solo nel 2014.

C'è inoltre un palese disagio in tutte le categorie, il potere di acquisto si è ridotto per tutti e la disoccupazione è aumentata di 800.000 persone.

Alcuni esperti non trascurano neppure il rischio che il Paese corre di avere un'economia in gran parte eteroposseduta, poiché beni e imprese sono oggi a prezzi di saldo e anche le grandi società, ivi comprese le banche, sono a rischio di "scalabilità".

Di tutto ciò risentono la produzione, i consumi e, ovviamente, i traffici tanto per il turismo che per il trasporto merci.

In quest'ultimo settore è sempre più massiccia la presenza di stranieri, soprattutto dell'est, titolari di imprese individuali per il trasporto che ha raggiunto le 5000 unità; mentre le imprese italiane rimaste in attività sono 68.000 ed è salita all'8,9% la percentuale di diminuzione, dal 2009 ad oggi, delle imprese italiane attive nel trasporto merci su strada.

Il giro d'affari complessivo è diminuito del 19% negli ultimi due anni.

Si tratta di dati impressionanti e nulla lascia presagire un miglioramento nel prossimo futuro.

Anche questa non è una buona notizia per SITAF.

CONCLUSIONI

Alla luce dell'impressionante quadro economico innanzi descritto e preso atto che anche la Regione Piemonte, la cui produzione è rilevante ai fini degli interscambi con l'area francese del Rodano, al di là del Frejus, è in una fase di stagnazione, è veramente complesso fare previsioni anche sui futuri bilanci della Società; la quale ha sino ad oggi sempre adempiuto puntualmente alla Convenzione sottoscritta con l'ANAS, nel pieno rispetto del Piano Finanziario allegato alla stessa.

Nel sottolineare perciò il maggior valore che assume l'utile del 2011, va onestamente detto che, se è lecito attendersi un risultato positivo anche per questo esercizio, sulla cui misura è al momento difficile impegnarsi, non altrettanto può dirsi per gli esercizi futuri, anche in considerazione dei rilevanti impegni combinati costituiti dagli investimenti (Galleria di Sicurezza) e dalle rate di mutuo da restituire all'ANAS (ex FCG).

La condotta di prudenza che ha sempre orientato il Consiglio obbliga perciò ad intervenire ovunque sia possibile e, in uno scenario che rende poco plausibile ottenere risultati significativi da ulteriori azioni volte ad incrementare gli attuali volumi di traffico ed i relativi ricavi, è evidente che bisognerà agire altrove.

Va preliminarmente ricordata l'opportunità del perseguimento di altre aree di business; cosa che la Società sta facendo ormai da diversi anni, soprattutto attraverso le sue controllate e partecipate.

Alcuni frutti si sono già visti e se ne parlerà più avanti in modo specifico.

Non vi è dubbio tuttavia che lo strumento più idoneo a produrre effetti nel periodo di breve/medio termine breve sia costituito da azioni di riduzione dei costi, a questo punto indispensabili, attraverso una complessiva riorganizzazione dell'attività della Capogruppo SITAF e delle sue controllate; utilizzando, per tempo, ogni opzione possibile, ivi compresi accorpamenti di uffici, automazioni e razionalizzazioni programmando altresì una revisione radicale del sistema di pedaggiamento in modo da liberare energie/uomo.

Oltre a ciò, al fine di riportare la redditività ad un livello tale da far fronte a tutti gli impegni (debiti, investimenti), bisognerà ottenere un giusto ristoro delle pesanti perdite di ricavi indotte dalle interruzioni del servizio autostradale, con l'effetto trascinamento conseguente, dai gravi fatti inerenti i lavori della TAV.

TRASFERIMENTO MODALE, TAV, LTF.

Appare singolare che in una situazione di crisi economica così grave come quella della quale abbiamo in precedenza cercato di rappresentare gli aspetti salienti e gli effetti nefasti che ha prodotto e può ancora produrre in futuro, si dia un posto di rilievo ad un argomento che dovrebbe essere anacronistico.

Nella relazione dello scorso anno segnalavamo, infatti, che c'era stato un significativo rallentamento nell'attività di tutti quegli organismi, a cominciare dal gruppo di Zurigo, che si occupano dell'argomento.

Lo stesso tardivo recepimento della direttiva di Eurovignette ne era testimonianza.

Dobbiamo invece segnalare la riviviscenza di alcune azioni, al momento promozionali, a sostegno di misure anche coattive per il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, che, successivamente alla sottoscrizione dell'accordo definitivo per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione, hanno ripreso vigore.

Come per il passato vigileremo attentamente su ogni iniziativa in tal senso, forti del fatto che le tesi sostenute in passato dalla società relative a una riduzione di traffico attraverso il corridoio del Frejus sono state, purtroppo, confermate in pieno.

Con l'aggiunta che l'attuale concorrente ferroviario di Sitaf lungo il Corridoio del Frejus (l'AFA), pur avendo aumentato nel corso del 2011 le corse e la relativa capacità di carico, ha avuto solo un modestissimo incremento di passaggi (2,05%), al di sotto delle previsioni, e, analogamente a quanto avvenuto su strada, addirittura un forte ribasso nel primo periodo del corrente anno!

E, non dimentichiamolo, con ricavi costituiti all'80% dal contributo dello Stato.

Quale è dunque il traffico da trasferire in questa guerra fra poveri?

Se l'unico modo per uscire dalla crisi è la crescita (e certamente lo è !) non è sovvenzionando con aiuti di stato, come avviene oggi, una modalità di trasporto rispetto ad un'altra, magari aggiungendo anche una penalizzazione tariffaria (che si scarica sui trasportatori e sui consumatori) a quella su strada (così come vorrebbero i citati organismi) che si aiuta la ripresa!

TAV

Veniamo ora alle problematiche connesse alla concreta esecuzione delle opere per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione.

Innanzitutto quelle di ordine pubblico, con le preoccupazioni originate dalle recenti manifestazioni effettuate dai NO TAV sull'autostrada 32 e dai danni subiti dalla Società, che è evidentemente destinata a non aver pace.

Infatti, dopo che, a torto, era stata identificata come oppositrice ideologica della nuova linea ferroviaria, è ora, a torto, identificata come " fiancheggiatrice " della stessa.

A quanto pare, come per le stagioni, non ci sono più le mezze misure e, soprattutto l'equilibrio nelle dichiarazioni.

E' così difficile prendere semplicemente atto della coerenza del comportamento di SITAF che, con equilibrio e senso civico, nel rispetto di tutti e in particolare delle Istituzioni e delle loro scelte, svolge correttamente il suo ruolo di gestore di un servizio pubblico?

La Società ha già così tanta ed ingiustificata esposizione mediatica, che non ha davvero bisogno di essere tirata per i capelli in vicende che non la riguardano, se non per le ripercussioni di cui faremo cenno in seguito.

Preso comunque atto che dei fatti agli onori delle cronache si occupano la Prefettura e la Questura, alle quali competono tutte le relative decisioni, dobbiamo tuttavia sottolineare che la situazione è davvero molto preoccupante, sia per motivi di ordine pubblico, che per motivi di ordine economico.

Per quanto riguarda i primi, le minacce ricevute e la recrudescenza degli scontri fra manifestanti NO-TAV e forze dell'ordine, in concomitanza con quasi ogni atto significativo volto all'esecuzione dell'opera, fanno temere per la stessa incolumità dei nostri lavoratori.

In alcuni recenti avvenimenti si sono purtroppo riscontrati feriti, anche gravi, non solo fra i manifestanti e le forze dell'ordine, ma anche fra terzi estranei nell'espletamento del loro lavoro.

Per quanto riguarda i motivi economici, non vi è dubbio che i citati scontri stanno arrecando danni enormi alla Società, che ha già dovuto attivare la Cassa Integrazione Guadagni, non solo per quelli diretti, ma anche e forse ancora di più per quelli indiretti.

Prova ne sia che da quando è iniziata la vicenda TAV la trasmigrazione del traffico verso il tunnel del Monte Bianco, soprattutto di quello pesante, che rappresenta la gran parte della clientela abituale del Frejus, sia costantemente aumentata.

I dati ufficiali mostrano che il traffico commerciale attraverso il Frejus ha avuto un incremento nel 2011 dello 0,28 % mentre il Monte Bianco del 5,88%.

E' di questi giorni il blocco dell'A32 a seguito di un incidente che ha portato al ricovero in stato di coma di un rappresentante dei NO TAV.

Poiché la sicurezza del nostro traforo è al massimo livello fra i tunnel bidirezionali ad una sola canna, le sue dimensioni sono molto superiori a quelle del Bianco e, diversamente da quest'ultimo, le autostrade di adduzione non presentano tortuosità di accesso, il citato trasferimento di traffico non può che dipendere dall'insicurezza dei trasportatori, generata dal timore di incappare in situazioni di occupazione, di chiusura o di gravi difficoltà generate proprio dai citati episodi.

Non sfugga ad alcuno che, in presenza di questa pesante turbativa, non destinata a sopirsi, la tendenza produrrà i suoi effetti devastanti anche negli anni a venire.

E sappiamo tutti molto bene che una tendenza di questo genere è poi difficile da modificare, soprattutto se ci aggiungiamo gli ulteriori disagi che saranno inevitabilmente creati, per molti anni, dall'esecuzione dei lavori per la realizzazione della TAV.

Si tratta dunque di danni enormi, che la convenzione sottoscritta dalla Società con LTF, non sarà probabilmente in grado di ripagare nella sua entità effettiva.

Anzi, LTF ha addirittura messo in discussione anche una parte di quelli che si sono già verificati.

E' evidente che dovrà essere trovato un modo per compensare la irrecuperabile perdita di traffico indotta da questa situazione.

LTF

In data 22 novembre 2011, è stata pubblicata sulla GURI n. 272 la Delibera CIPE n.57/2011 di approvazione del progetto preliminare in variante per il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione – Sezione Internazionale – parte comune Italo-Francese – Tratta in territorio italiano.

Nel mese di gennaio 2012 è stato firmato l'accordo definitivo tra la Francia e l'Italia per la realizzazione della nuova linea Torino-Lione.

Come noto, il progetto LTF prevede che l'intera area oggi occupata da Ok-Gol e quella dell'Autoporto gestita da Consepi dovranno essere espropriate per la realizzazione delle strutture e degli impianti di servizio della TAV.

Ciò pone evidentemente la Società nella necessità di dover procedere ad un proprio riassetto organizzativo e, allo stesso tempo, di dover subire le conseguenze economiche e gestionali della realizzazione, sull'A32, dello svincolo temporaneo verso il cantiere TAV, oltre naturalmente alla realizzazione dei lavori ferroviari.

Come assicurato alle Autorità competenti, SITAF ha mantenuto nei confronti di LTF e della TAV un comportamento collaborativo ma ciò non significa che non debba far valere i propri diritti o che debba anche sopportarne una parte dei costi.

Al riguardo si ricorda quanto riferito nella relazione dell'esercizio 2010 ed in particolare che il Consiglio della Società, "nel confermare la doverosa presa d'atto della Società del superiore interesse generale alla realizzazione dei lavori della TAV per i quali SITAF ha prestato e continuerà a prestare la sua collaborazione, ha deciso di prestare la massima attenzione ed operare per la salvaguardia dell'ottimo livello di servizio oggi raggiunto e delle migliori condizioni di lavoro per i propri dipendenti; nonché ad agire, con obiettività e rigore, in tutte le sedi, per il riconoscimento di tutti i danni, diretti e indiretti, che saranno causati dalla realizzazione dei lavori sopra citati, nel rispetto degli interessi economici e finanziari propri e dei propri azionisti".

Si ricorda che i rapporti tra SITAF e LTF sono regolati da un Protocollo d'Intesa, stipulato in data 25 maggio 2011 e da una Convenzione avente ad oggetto la regolazione dei rapporti tra SITAF e LTF per la realizzazione del cunicolo esplorativo della Maddalena, per il quale è prevista la predisposizione di un accesso al cantiere direttamente dall'A32.

La Convenzione stabilisce i principi generali, le modalità operative, i corrispettivi e le indennità per la realizzazione di un varco di accesso al cantiere in due fasi, provvisoria e definitiva, e per la realizzazione di tutti gli interventi accessori quali interventi sull'infrastruttura, cantierizzazioni, sistemi di accesso e sistemi di sorveglianza.

La Convenzione definisce altresì, riprendendo quanto stabilito nel Protocollo d'Intesa, le modalità per la corresponsione degli importi a compensazione delle perdite da pedaggio conseguenti alle attività esercitate da LTF in adiacenza al sedime autostradale.

Come previsto nella Convenzione, sulla base delle disposizioni impartite da LTF e dalle Forze dell'Ordine, nel corso del mese di giugno è stato progettato e realizzato il varco provvisorio in corrispondenza del viadotto Clarea.

Nei mesi successivi SITAF è stata coinvolta nella realizzazione di ulteriori interventi connessi al cantiere LTF.

Nel corso del 2011 SITAF ha provveduto alla formale rendicontazione delle attività espletate e, sulla base di quanto pattuito nella Convenzione, a richiedere il pagamento di quanto dovutole, con la seguente suddivisione:

- importi per lavori e servizi erogati da SITAF ;
- importi a compensazione delle perdite di pedaggio conseguenti alla riduzione dei flussi di traffico attraverso la A32 ed il T4.

LTF con nota del 26 settembre 2011, ha tuttavia contestato una parte significativa dei suddetti importi rendicontati; in particolare quelli a compensazione delle perdite di pedaggio riconducibili a motivi di ordine pubblico, dichiarando di non poter essere chiamata a rispondere di tali perdite.

SITAF ha a sua volta richiamato gli impegni sottoscritti da LTF e contenuti nel Protocollo d'Intesa e nella Convenzione del 25 maggio 2011, ai quali la stessa SITAF si era attenuta nel predisporre la rendicontazione, dichiarandosi disponibile ad un esame in contraddittorio.

Si sono così susseguiti contatti, riunioni e sollecitazioni, a seguito dei quali LTF ha provveduto al versamento di un acconto e null'altro.

Non avendo ricevuto alcuna ulteriore risposta, in data 21 dicembre 2011 SITAF, ha comunicato a LTF che non avrebbe dato seguito ad ulteriori attività per conto LTF, provvedendo altresì alla fatturazione degli importi maturati e rendicontati fino alla fine di settembre 2011 per i quali riteneva non potessero persistere ostacoli al loro riconoscimento, fermo restando, ovviamente, il diritto a vedersi riconosciute tutte le voci di credito vantate nei confronti di LTF ai sensi del Protocollo d'Intesa e della Convenzione.

Con la nota del 21 dicembre 2011, SITAF ha altresì lamentato il permanere del varco autostradale nella configurazione provvisoria con conseguente parzializzazione della carreggiata di discesa.

In data 12 gennaio 2012 è pervenuta una nota a mezzo e-mail del presidente di LTF, con la quale, nel riconoscere a SITAF, per la prima rendicontazione, un importo ridotto anche per le attività che SITAF non riteneva dovessero essere oggetto di ulteriori approfondimenti, proponeva il ricorso alla procedura arbitrale per la risoluzione delle controversie sul riconoscimento delle perdite di pedaggio ed un confronto tecnico volto alla verifica dell'effettivo ammontare degli altri importi condivisi.

In risposta SITAF, che non può assolutamente rinunciare ai suoi diritti, nel lamentare l'incongruenza degli importi indicati da LTF, concordava su entrambe le proposte ed in particolare sull'opportunità di avviare la procedura arbitrale, forte di un parere emesso dallo studio legale di fiducia.

GALLERIA DI SICUREZZA

Nelle relazioni degli ultimi esercizi abbiamo già riferito in ordine al lunghissimo iter che ha portato all'approvazione del progetto definitivo e all'affidamento all'ATI formato da ITINERA, Mattioli e Razel dell'appalto dei lavori per le opere civili lato Italia della galleria di sicurezza.

Ricordiamo soltanto che SITAF aveva sospeso la firma del contratto e l'inizio dei lavori in attesa della pronuncia del Tar che è poi avvenuta nel luglio 2010.

A fine 2011 l'ATI ha consegnato il progetto esecutivo, che è stato approvato dalla Direzione Tecnica della Società, che ha proceduto alla consegna dei lavori.

Ciò premesso, riteniamo opportuno concentrare la nostra attenzione su due aspetti molto importanti della vicenda, che riguardano la funzionalità della galleria di sicurezza e le modalità di finanziamento della stessa.

Per quanto riguarda il primo punto c'è stato e persiste ancora un dibattito sull'argomento, che è iniziato immediatamente dopo il verificarsi, all'interno del tunnel del Frejus, in data 29 novembre 2010, di un incendio di natura del tutto analoga a quello del 2005.

Preso atto che nella circostanza l'evento è stato rapidamente affrontato e circoscritto grazie al perfetto funzionamento della complessiva macchina organizzativa, l'attenzione si è concentrata sul comportamento imprevedibile ed anomalo di alcuni utenti che per puro caso non hanno provocato una catastrofe.

E' quindi stato perfettamente condiviso da tutti il concetto che solo una separazione dei flussi di traffico possa risolvere questo problema.

Tale argomento è stato affrontato dalla competente Commissione Intergovernativa che ha affidato al proprio organo tecnico, il Comitato di Sicurezza, il compito di valutare se ci siano i presupposti per tale separazione e, in caso affermativo, con quali modalità.

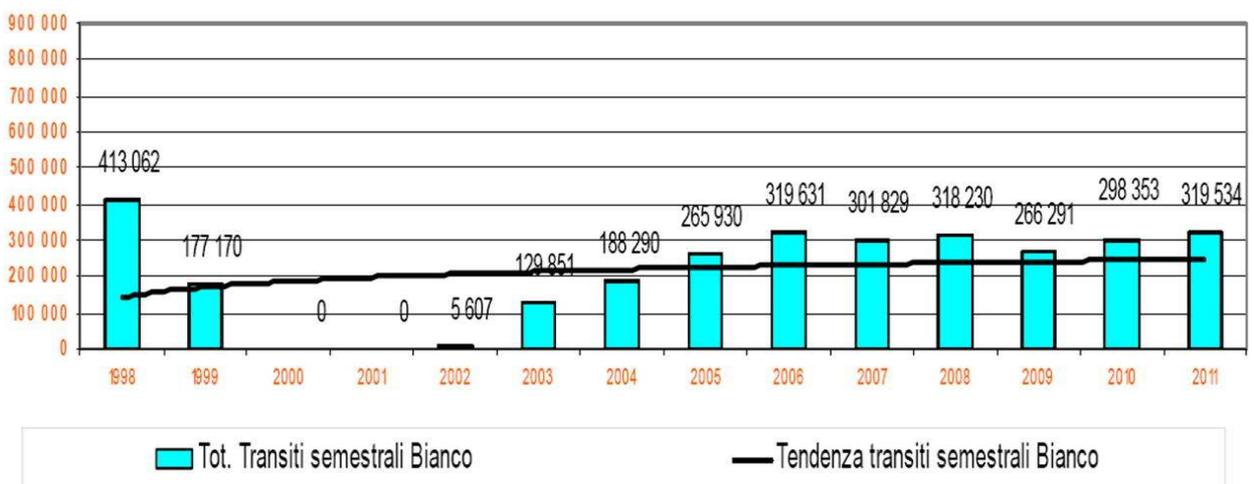
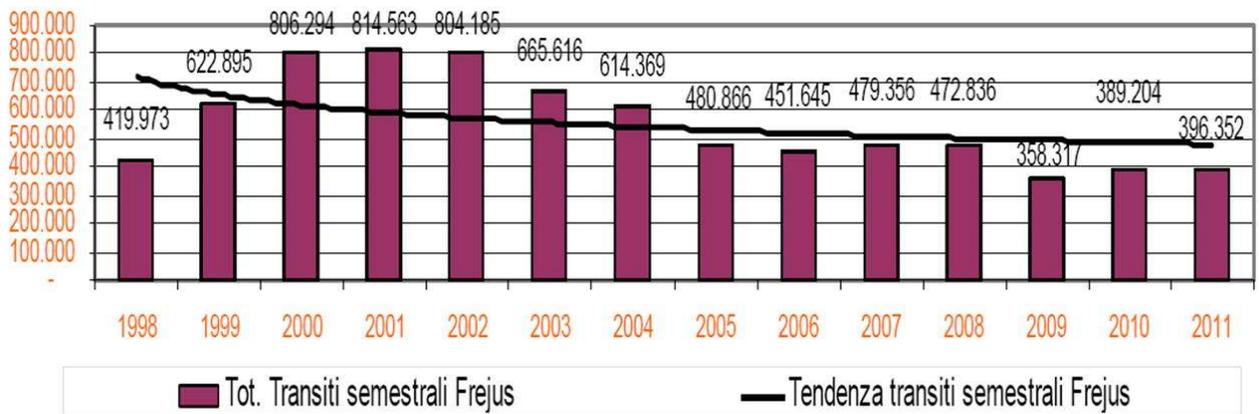
Il Comitato di Sicurezza ha costituito gruppi di lavoro, comandato studi specifici sull'argomento ed effettuato sopralluoghi ,anche su altre infrastrutture, i cui risultati sono stati esaminati e discussi in numerose riunioni ad hoc.

Al termine di tale approfonditissima istruttoria ha concluso i propri lavori esprimendo il parere che la separazione dei flussi sia , in assoluto, la migliore soluzione possibile ai fini della sicurezza e che la galleria di sicurezza in fase di realizzazione possa essere modificata per renderla idonea al transito dei mezzi.

Il Comitato ha altresì precisato che "l'intervento verrà realizzato senza incremento della capacità di traffico del traforo e quindi assicurando la presenza di una sola corsia per senso di marcia".

Ciò detto sembrerebbe un problema risolto, soprattutto considerando il fatto che è chiarissimo a tutti che tale soluzione non comporterebbe, in nessun caso, un aumento del traffico attraverso il Frejus, non solo per ragioni di carattere tecnico e normativo contrarie a tale ipotesi, come è stato innanzi esposto, ma anche per obiettive ragioni legate al potenziale traffico del Frejus, sul quale , come abbiamo più volte ricordato, grava la concorrenza del Tunnel del Monte Bianco (che già preleva quote sempre maggiori di traffico) e dell'AFA, oggi, e della TAV in futuro.

Non è un'affermazione di parte! E' un'assoluta verità, la cui prova è dimostrata dai grafici che seguono e che riguardano l'andamento del traffico pesante sull'arco alpino e al traforo del Frejus.



E' inconfutabile che il Frejus ha il problema esattamente opposto a quello dell'aumento del traffico, vivendo una costante riduzione dei transiti, particolarmente di quelli relativi al trasporto merci.

Il problema non è dunque tecnico, né ambientale, bensì politico.

Sono evidentemente considerazioni di carattere politico quelle che fanno sì che problemi di così grande rilevanza per la sicurezza, possano essere non risolti o accantonati.

Ricordiamo che l'argomento non è nuovo e che, nella relazione dello scorso esercizio, trattando l'argomento, avevamo sollecitato "l'attenzione delle amministrazioni centrali e locali, nella convinzione di trovare interlocutori attenti e sensibili al tema della sicurezza nelle gallerie bidirezionali ad una sola canna, che può essere risolto solo con una attenta e lungimirante valutazione delle alternative allo studio".

Dobbiamo dare atto che ciò è effettivamente avvenuto e che, sia la Commissione Intergovernativa che la Regione Piemonte hanno prontamente risposto all'appello.

La prima commissionando al proprio braccio tecnico (Comitato di Sicurezza) l'istruttoria della quale abbiamo innanzi riferito, la seconda costituendo uno specifico Comitato tecnico, composto da autorevoli esperti, alcuni dei quali provenienti da altre regioni.

L'Assessore dei Trasporti, intervenendo nella riunione della CIG del 21 ottobre 2011, ha comunicato che il suddetto Comitato aveva emesso un parere favorevole all'ipotesi di una separazione dei flussi a tutto vantaggio della complessiva sicurezza del Frejus ; sempre nel rispetto degli accordi presi, a suo tempo, dai Ministri dei Trasporti di Italia e Francia che non venisse aumentata l'attuale capacità di traffico del traforo.

La Società ha lanciato una gara per il finanziamento della Galleria di Sicurezza fra istituti bancari da affiancare alla BEI che, come noto, finanzia il 50% delle opere.

Agli Istituti di Credito viene richiesto di predisporre un'offerta di finanziamento per un ammontare complessivo non inferiore ad Euro 240.000.000 fully underwritten. Il finanziamento si comporrà di due tranches di cui la prima -pari ad Euro 120.000.000- derivante da provvista B.E.I. tramite intermediazione bancaria (con durata, auspicabilmente, pari a 15 anni) e la seconda -pari ad Euro 120.000.000- derivante da provvista messa a disposizione direttamente dal sistema bancario (con durata auspicabilmente pari a 10 anni).

Non ci nascondiamo che l'attuale momento finanziario è il meno favorevole per la raccolta fondi e che la stessa potrebbe essere attuabile solo con pesanti condizioni di contorno (tassi, garanzia, capitale sociale, ecc) cui non sarà facile dare completo seguito.

ELETTRODOTTO ITALIA-FRANCIA

Come noto, si tratta di un progetto mai realizzato al mondo prima d'ora.

Solitamente gli elettrodotti passano, infatti, per via aerea o sotterranea, attraverso terreni e strade secondarie, a volte fiancheggiano strade più importanti, che attraversano, ma solo in singoli punti, creando interferenze limitate.

In nessun caso è avvenuto il passaggio al di sotto di autostrade, oltretutto in presenza di traffico.

Per renderlo giuridicamente possibile, in Francia si è addirittura resa necessaria una modifica al Codice della Strada!

Per quanto riguarda invece gli aspetti tecnici, le maggiori difficoltà sono costituite dal fatto che l'interconnessione progettata prevede il passaggio dei cavi attraverso la galleria di sicurezza del Tunnel del Fréjus e l'Autostrada A32 da Torino a Bardonecchia.

Dal punto di vista della rilevanza sociale dell'iniziativa, va detto che il progetto si inserisce perfettamente nelle politiche della Comunità Europea, che nel suo Piano sull'Energia ha previsto un investimento complessivo in reti elettriche nel mercato interno per oltre 100 miliardi di euro entro il 2020.

Esso è altresì essenziale nell'interscambio fra l'Italia e la Francia, dove la crisi economica ha prodotto effetti negativi anche nel comparto elettrico, con una riduzione dei consumi interni del 6,8%.

Al contrario le esportazioni verso la Germania sono raddoppiate a causa dell'arresto di 7 reattori nucleari.

Non è che un esempio di quale rilevanza abbiano le interconnessioni fra stati membri della Comunità, basata sul banale assunto che l'energia non ha confini e può essere trasferita da luogo a luogo e da stato a stato, ovunque ci sia un surplus di produzione da una parte ed un fabbisogno non soddisfatto dall'altra da colmare o, più semplicemente, in ogni caso in cui un differenziale di prezzo fra sorgente e destinazione lo renda economicamente vantaggioso.

E' in questo contesto che si colloca e va valutato il progetto di cui si occupa Transenergia, per il quale la controllata Musinet ha realizzato la parte progettuale di base.

In data 7 aprile 2011, con provvedimento numero 239/EL-177/14112011, del Ministero della Sviluppo Economico con allegato atto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, il progetto del collegamento lato Italia è stato autorizzato fino ad una potenza massima trasmissiva per la Linea Pubblica e la Linea Privata di 600 MW cadauna.

In tal modo si è conclusa la prima fase dell'iniziativa e sono iniziati gli incontri con Terna per la definizione dei rapporti per la seconda fase.

Contestualmente sono stati avviati, da parte di Transenergia, i contatti con il Regolatore italiano per l'ottenimento dell'esenzione e in autunno ha illustrato il progetto, il ruolo di Transenergia, i diversi scenari di business e gli effetti sul mercato francese, conseguenti all'ipotizzato ottenimento dell'esenzione alla CRE (Commission de Regulation d'Energie).

Altrettanto ha fatto con l'Agenzia Europea ACER, che è soggetto titolato a rilasciare il parere alla Commissione Europe.

Al di là della buona attenzione di tali soggetti l'ottenimento dell'esenzione, indispensabile per la gestione di una linea privata, presenta comunque un iter procedurale difficile ed incerto.

La seconda fase dell'iniziativa, che prevede la realizzazione effettiva della linea, è iniziata con la pubblicazione da parte di RTE e Terna dei bandi di gara pubblica, rispettivamente per la realizzazione delle stazioni di conversione del collegamento e per la fornitura e posa in opera dello stesso.

Si pone a questo punto il problema dell'investimento e della relativa copertura finanziaria.

Come noto Transenergia, che è partecipata al 50% da SITAF, non ha capitali propri significativi né mezzi finanziari adeguati.

Poiché l'investimento di competenza di Transenergia è di circa 275 milioni di euro e la stessa Società non ha un'attività pregressa né bilanci che possano consentire un facile accesso al credito, i suoi azionisti dovrebbero intervenire pro-quota nell'investimento, o con incrementi di capitale o con finanziamenti diretti o, quantomeno, garantendo eventuali finanziamenti che la stessa Transenergia riuscisse ad ottenere dal sistema bancario.

In considerazione di quanto innanzi esposto nella precedente relazione in ordine alla crisi economica, agli interventi in parte già effettuati e in parte da realizzare per l'adeguamento delle gallerie dell'A32 e ancor più per l'esecuzione dei lavori della galleria di sicurezza, l'ipotesi di un'ulteriore esborso/onere finanziario di SITAF appare da escludere.

E' per tale motivo che, contemporaneamente all'attività necessaria per ottenere l'esenzione occorrente all'esercizio di una linea privata, sono iniziate le trattative tra la stessa Transenergia e Terna volte a trasformare anche la linea privata in linea pubblica di proprietà della stessa Terna.

Questo comporterebbe la cessione dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero da Transenergia a Terna a fronte di un adeguato corrispettivo e la formalizzazione di una subconcessione da SITAF a Terna per l'intero collegamento e non soltanto per il 50% dello stesso.

Su tale ipotesi stanno da tempo lavorando gli uffici delle tre società interessate (Terna, SITAF e Transenergia) con il supporto dei rispettivi legali.

Si tratta di individuare una soluzione contrattuale per i complessi rapporti fra i tre soggetti che definisca e disciplini i reciproci diritti e obblighi connessi alla realizzazione del collegamento, inclusa ogni attività propedeutica e connessa allo stesso.

Tale accordo risulterebbe complementare a quelli precedentemente firmati.

L'ipotesi è che la proprietà e l'esercizio dell'intero collegamento lato Italia, ad eccezione delle Opere Civili Speciali, vale a dire le opere e le lavorazioni propedeutiche alla posa e all'installazione delle due linee (Linea Pubblica ed ex Linea Privata) lungo l'A32, vengano attribuite a Terna.

La realizzazione e la titolarità delle opere speciali rimarrebbero invece in capo a Transenergia e le somme occorrenti per il relativo investimento sarebbero anticipate da Terna.

Abbiamo evidentemente cercato di semplificare il quadro per renderlo più facilmente comprensibile, ma è del tutto evidente che gli accordi da definire, le modalità di esecuzione degli stessi e le molteplici garanzie da prestare sono di grande complessità; tanto è vero che è da tanto tempo che se ne discute senza che al momento in cui viene redatta la presente relazione si sia pervenuti ad uno specifico accordo.

E' altresì evidente che un accordo come quello ipotizzato verrebbe sottoscritto da Transenergia, per quanto di sua competenza da SITAF, solo con la soddisfazione degli interessi di entrambe e con la minimizzazione dei rischi.

In particolare SITAF dovrà ricevere adeguati compensi per quanto concerne il passaggio dei cavi attraverso l'A32, per i cantieri occorrenti alla relativa realizzazione e per le interferenze che esso produce sull'esercizio autostradale.

Per quanto riguarda invece Transenergia la stessa dovrebbe ricevere un adeguato compenso per l'attività svolta e per il valore aggiunto dato all'iniziativa oltre che essere titolare della realizzazione delle Opere Speciali e della relativa manutenzione.

GALLERIE DELL'A32

Si tratta di un argomento al quale viene dedicata particolare attenzione, in considerazione delle conseguenze, non solo economiche, che le vicende delle quali si parlerà hanno prodotto sulla Società.

In data 24 maggio 2011, all'interno della Galleria Prapontin, è avvenuto un incidente mortale, le cui cause non sono state ancora effettivamente accertate, a seguito del quale un utente, a bordo di un furgone che viaggiava ad alta velocità, ha perso il controllo del mezzo e la vita.

Si è trattato di uno dei tanti incidenti mortali che purtroppo avvengono frequentemente sulle strade, ma che in questo caso, a differenza di altri, ha provocato una serie interminabile di indagini, ispezioni e prescrizioni, anche su questioni non attinenti all'incidente, che hanno impegnato ed impegnano ancora oggi una parte rilevante delle risorse umane, tecniche ed economiche della Società..

A seguito del citato incidente stradale, il procuratore della Repubblica di Torino Dott. Guariniello ha infatti avviato tutta una serie di indagini ed accertamenti sulle gallerie dell'A32, avvalendosi anche della collaborazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco, della ASL Torino 3 e di un consulente tecnico di sua fiducia.

Due i filoni principali di tali indagini:

- gli impianti antincendio;
- le dimensioni delle gallerie e dei marciapiedi.

Per quanto riguarda il primo, nel luglio 2011 la Società ha ricevuto una comunicazione dei Vigili del Fuoco di Torino contenente numerose prescrizioni per l'adeguamento degli impianti antincendio.

Si tratta di una vicenda che risale all'epoca della costruzione dell'autostrada, l'unica ad essere dotata di impianti antincendio; che tuttavia, nei tratti di montagna gelano nel periodo invernale.

La Società, che peraltro aveva da tempo programmato gli interventi ritenuti utili allo scopo di rendere disponibile l'acqua all'arrivo dei vigili del fuoco in caso d'incendio, rispondeva immediatamente assicurando la sua ferma intenzione ad adempiere, nei termini fissati dai VV.FF, alle prescrizioni ricevute.

E così ha fatto, anticipando anche i lavori che erano già stati programmati in precedenza rispetto ai tempi previsti; tempi che erano già più ridotti rispetto a quelli della Direttiva 2004/54 e della relativa legge di recepimento (il D Lgs 264/06), nonché mettendo in opera alcune misure compensative al fine di rispondere anche alle prescrizioni della Legge 81.

Ciò in considerazione del fatto che, ad avviso del Pubblico Ministero, l'autostrada è luogo di lavoro e che pertanto ad essa va applicato, in modo diffuso, il D Lgs 81.

La Società invece ritiene che, almeno per quanto riguarda gli impianti antincendio delle gallerie, così non sia, perché essi possono essere utilizzati solo dai vigili del fuoco, professionisti ai quali è demandato l'intervento in caso di incendio e che sono formati a tale scopo, mentre ai dipendenti SITAF non è consentito utilizzarli.

Ad ogni modo, per quanto riguarda gli impianti antincendio, la Società ha adempiuto a tutte le prescrizioni ricevute dai VVFF.

Per due delle gallerie è stato installato uno speciale impianto di preazione mentre per quelle nelle quali sono in corso gli interventi, è stata istituita una postazione antincendio fino alla conclusione dei lavori di adeguamento.

Sembrava dunque che, dopo tanti sforzi, umani, organizzativi ed economici, almeno questo argomento fosse in fase di conclusione.

Purtroppo così non perché, in data 2 gennaio 2012 la Società ha ricevuto una nota del Comando Provinciale dei VVF di Torino, Area VIII Polizia Giudiziaria, con la quale il predetto comando ha inteso puntualizzare taluni aspetti rilevanti nell'ambito delle attività di verifica disposte dalla Procura presso il Tribunale di

