



Comune di Pomarolo

Provincia di Trento – Cap. 38060
P.zza F.lli Fontana, 7
Tel. 0464 410041 – Fax 0464 462146
Codice Fiscale e Partita I.V.A. 00310930227

Prot. n. 3144

Pomarolo, lì 19/05/2014

Autorità di regolazione dei trasporti
pec@pec.autorità-trasporti.it

Oggetto: Documento di consultazione per la definizione dello schema di bando di gara relativo all'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada Modena – Brennero A22 (delibera n. 23/2014)

Osservazioni del Comune di Pomarolo

Si riportano di seguito le osservazioni del Comune di Pomarolo:

Quesito 1 –In via generale per quanto riguarda il territorio della Provincia di Trento, si ritiene necessario che, preliminarmente alla progettazione, le opere complementari siano oggetto di valutazione rispetto al quadro di competenze definito dallo statuto di autonomia della Provincia autonoma di Trento e dalle norme di attuazione dello stesso in particolare in materia urbanistica, garantendone l'applicazione. Parimenti dovrà considerarsi la normativa provinciale in vigore, con particolare riferimento alla normativa di pianificazione urbanistica e governo del territorio, che delinea un attento assetto dello stesso sia nei suoi elementi generali sia in relazione al suo sviluppo. Si richiama in proposito quanto stabilito con la sentenza della Corte Costituzionale n. 62 del 2011, e confermato in altre successive, circa la necessità di acquisire specifiche intese nei casi previsti dal d.P.R. n. 381 del 1974.

Con riferimento al Programma di sviluppo provinciale e al suo documento attuativo va sottolineato che essi prendono in esame tra l'altro le grandi infrastrutture anche in un'ottica di accessibilità interregionale, ponendo particolare attenzione alla valutazione della sostenibilità finanziaria, di costi e benefici collettivi, degli impatti territoriali. In tal senso e per una futura e coerente progettazione delle opere, va tenuto presente che l'Autostrada A22 fa parte del principale corridoio di accesso e attraversamento del territorio trentino – nord sud - in modo parallelo al corridoio ferroviario del Brennero, opera strategica inserita nel “core network” della rete transeuropea dei trasporti, volta a implementare il trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia. In tale contesto si richiede condivisione e coordinamento di specifiche strategie operative ed economiche, anche alla luce della attuale normativa che prevede il finanziamento trasversale del corridoio ferroviario e della necessità di una sua coerente applicazione.

Si ritiene che tale finanziamento trasversale vada rafforzato in modo tale che venga effettivamente utilizzato anche per le tratte d'accesso sud con effetto diretto sui territori che maggiormente sono caricati dal traffico di attraversamento.

Inoltre, per l'identificazione delle opere complementari la cui realizzazione va a riflettersi sui territori attraversati dal nastro autostradale oggetto di affidamento in concessione, è indispensabile un coinvolgimento diretto degli Enti che rappresentano i citati territori interessati.

Va altresì considerato, ai fini dell'individuazione, progettazione e realizzazione delle opere, che il Piano urbanistico provinciale (PUP) è stato approvato, come previsto dalla normativa vigente, acquisite le osservazioni, a scopo di coordinamento, del Ministero per le Infrastrutture e del Ministero dei Trasporti, secondo il parere favorevole, con raccomandazioni ed osservazioni, espresso dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Quesito 2 –L'individuazione delle opere complementari dovrebbe prendere in considerazione una pluralità di esigenze e fattori. In primo luogo va posta specifica attenzione alle necessità di contenere l'impatto e migliorare il collegamento dell'autostrada con il territorio circostante, secondo principi che salvaguardino la sicurezza e la salute delle persone. Tra essi rientrano la riduzione dell'inquinamento dell'aria e del rumore, la tutela dell'acqua, del paesaggio e della fauna. Per quanto riguarda l'aspetto inquinamento dell'aria si individuano:

- revisione dei limiti di velocità dei veicoli di trasporto passeggeri e merci, al fine di ridurre i consumi di carburante e le emissioni di composti inquinanti in atmosfera. Attualmente una riduzione dei limiti è prevista, in base all'art. 142 del D.Lgs. n.285 del 1992 (Codice della strada), solamente ai fini della sicurezza della circolazione e spetta ai soggetti proprietari o gestori del tratto stradale. Si ritiene invece importante considerare anche aspetti di natura ambientale, ipotizzando interventi mirati di riduzione dei limiti ad esempio nelle zone critiche in termini di qualità dell'aria ambiente o dove vi è presenza consistente di recettori (centri abitati) in prossimità del tracciato autostradale;
- introduzione di sistemi di riscossione del pedaggio di tipo free flow sulle autostrade in corrispondenza di caselli e barriere di esazione, come strumento per ridurre le emissioni, il consumo di carburante e l'incidentalità correlate ad accodamenti e stop-and-go.

Per quanto riguarda la tutela del rumore e quindi l'inquinamento acustico, il tema dell'inquinamento acustico a livello provinciale e nazionale è disciplinato dalla Legge 447/95 recante "*Legge quadro sull'inquinamento acustico*" e da numerosi decreti attuativi. In particolare la legge definisce e delinea le competenze sia degli enti pubblici che esplicano le azioni di regolamentazione, pianificazione e controllo, sia dei soggetti pubblici e/o privati che possono essere causa diretta o indiretta di inquinamento acustico. Per regolamentare le diverse tipologie di sorgenti sonore la legge richiama numerosi decreti attuativi che nello specifico definiscono i valori limite delle sorgenti sonore industriali, stradali, ferroviarie, aeroportuali nonché le tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico. Limitatamente alle infrastrutture di trasporto stradale si applicano i seguenti decreti:

- D.M. 29 novembre 2000 recante "*Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore*";
- D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 recante "*Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447.*"

Nello specifico il D.M. 29 novembre 2000 stabilisce che i gestori delle infrastrutture di trasporto devono individuare le aree in cui per effetto delle infrastrutture stesse si abbia il superamento dei limiti di rumorosità (definiti dal D.P.R. 18 novembre 1998 per il traffico ferroviario e dal D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 per il traffico veicolare), nonché predisporre i piani di contenimento ed abbattimento del rumore che dovranno essere realizzati entro quindici anni dalla data di approvazione dello stesso piano.

Per completare il quadro normativo di riferimento è inoltre necessario ricordare che a livello europeo è stata emanata la Direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (c.d. direttiva END). Tale direttiva è poi stata recepita con il D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 194 che prevede che la regione o la provincia autonoma competente e le società e gli enti gestori pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture devono individuare e comunicare al Ministero per l'ambiente gli agglomerati con più di 100.000 abitanti e gli assi stradali caratterizzati da volumi di traffico superiori ai 3 milioni di veicoli all'anno. Gli enti gestori delle infrastrutture di trasporto devono inoltre predisporre la mappatura acustica nonché i piani d'azione per il controllo e la riduzione del rumore in presenza di livelli di esposizione nocivi per la salute umana e per la conservazione della qualità acustica dell'ambiente. Il decreto prevede inoltre che i piani d'azione recepiscono e aggiornano i piani di contenimento e abbattimento del rumore previsti dal D.M. 29 novembre 2000.

Considerato che la normativa vigente impone quindi già precisi obblighi ai gestori delle infrastrutture di trasporto, nell'ambito dei criteri utilizzati per la valutazione dell'offerta, si propone di prevedere un meccanismo premiante nel caso in cui l'offerta, supportata da un idoneo cronoprogramma, preveda la realizzazione di tutti gli interventi (diretti e indiretti) previsti nel 2° stralcio del PCAR in tempi più ristretti rispetto a quelli programmati (vedi Allegato 4 – “Tabella riassuntiva degli interventi programmati nei prossimi anni” del PCAR). Tali interventi per ritenersi conclusi dovranno essere corredati anche da un'adeguata documentazione acustica che certifichi il raggiungimento degli obiettivi indicati nel PCAR sia attraverso il controllo del rispetto dei valori limite presso i ricettori sia attraverso l'esame delle caratteristiche acustiche intrinseche delle opere realizzate così come previsto dal punto 12 dell'Intesa della Conferenza unificata di data 18 novembre 2010.

Infine sull'aspetto riguardante la tutela delle risorse idriche si ritiene opportuno prevedere l'installazione di idonei dissabbiatori e disoleatori per il trattamento delle acque di dilavamento dei piazzali di sosta delle aree di servizio.

Un ulteriore criterio dovrà considerare la necessità di individuare condizioni che consentano progressivamente l'effettivo trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia con misure e strumenti che concretamente, anche attraverso lo strumento della tariffa, coinvolgano l'infrastruttura autostradale, secondo le linee definite tra l'altro con il Libro bianco della Commissione europea del 2011 e la Convenzione delle Alpi.

Nell'individuazione delle opere si ritiene che debbano prendersi in considerazione in particolare quelle volte a migliorare i collegamenti per l'accesso ai terminal intermodali, alla fluidificazione del traffico nelle zone di accesso ai grandi assi multimodali e di concentrazione urbanistica, secondo criteri che assicurino realizzazioni ambientalmente e socialmente compatibili, secondo una concezione nuova, moderna e integrata del trasporto.

Al fine della definizione delle opere complementari un criterio fondamentale dovrà essere quello dell'implementazione di un “Corridoio autostradale verde”, che offra specifica attenzione e vantaggio a quelle soluzioni che assicurano la riduzione sostanziale e drastica delle emissioni, peraltro imposta dall'Unione europea, rispetto alle quali l'asse autostradale del Brennero, specialmente nel tratto collocato nel fragile e complesso territorio alpino, possa costituire una infrastruttura all'avanguardia e portatrice di buone pratiche.

Preme anche evidenziare che in territorio trentino le zone più sensibili possono essere individuate, anche rispetto alle zone di accesso turistico che rappresentano una delle attività economiche fondamentali per la provincia di Trento, nelle seguenti aree, pur a titolo non esaustivo:

- Rovereto: variante di Rovereto con spostamento della sede autostradale in galleria e relative opere complementari e di connessione tra Valle dell'Adige e Lago di Garda;
- Trento: interventi di miglioramento della circonvallazione di Trento con spostamento dell'A22 in galleria nel tratto Trento nord – san Nicolò e connessione tra Valle dell'Adige e Valsugana;
- Rotaliana: realizzazione del nuovo collegamento stradale tra la rotonda sulla SP 90 a Mezzocorona e la rotonda presso il casello A22 a San Michele a/A e connessione verso le Valli di Non e di Sole

Tra l'altro, devono essere opportunamente tenute in considerazione le opere di innesto dell'A22 con altre infrastrutture viarie, anche intermodali, che hanno un impatto decisivo sulle condizioni generali di traffico.

Si ritiene che i criteri per l'individuazione delle opere complementari da realizzarsi a cura del concessionario debbano essere definiti in base alla conformazione e dislocazione dell'intera infrastruttura autostradale sui territori circostanti e alle relative connessioni con altre arterie stradali e/o autostradali, incentrando quindi l'attenzione sia sulla mitigazione dell'impatto dell'infrastruttura sul territorio che sulla viabilità di adduzione alla medesima.

Nell'ambito della procedura di affidamento della concessione per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada Brennero-Modena l'ente concedente deve assicurare che venga data continuità alle opere già previste dall'attuale piano finanziario che programma gli investimenti fino al 2045. In particolare, dovrà essere garantita l'immediata prosecuzione della realizzazione di barriere fonoassorbenti lungo il territorio di competenza della Provincia di Bolzano, nonché l'esecuzione di quegli interventi di prioritaria importanza volti ad ammodernare alcuni sovrappassi a servizio di strade provinciali e comunali ormai obsoleti e adeguarli alle vigenti normative di costruzioni e antisismiche nonché alle mutate esigenze di traffico.

Anche nell'esigenza di contribuire alla salvaguardia dell'ecosistema e di limitare il più possibile i riflessi negativi che l'impatto dell'infrastruttura può avere sull'ambiente circostante, dovrà essere inclusa nella concessione dell'A22 anche la realizzazione del sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche tramite il quale può essere evitato sia il ristagno sui terreni che il deflusso nei corsi d'acqua superficiali di elementi inquinanti derivanti dall'utilizzo dell'infrastruttura quali idrocarburi, residui oleosi ecc.

Infine si ritiene necessario proseguire nell'attività di innalzamento delle recinzioni perimetrali dell'infrastruttura, già avviata in alcuni tratti, in modo da aumentare il livello di sicurezza passiva relativo al traffico veicolare dell'autostrada Modena-Brennero in modo tale da impedire il possibile ingresso di fauna selvatica sulle carreggiate stradali che in passato è stato causa di collisioni con i veicoli in transito provocando incidenti anche mortali.

La localizzazione spaziale e la dislocazione delle reti di recinzione richiede peraltro una analisi puntuale dei singoli tratti stradali.

Si considera inoltre opportuna, sia in relazione a quanto sopra descritto che alla possibilità di ristabilire corridoi faunistici, una valutazione rispetto alla eventualità di creare punti di attraversamento dell'infrastruttura per la fauna selvatica.

Alla luce di quanto sopra esposto va quindi individuata la modalità più adeguata e il soggetto più appropriato alla progettazione delle opere stesse, anche prendendo in considerazione tutte le diverse fasi della progettazione. In tal senso potrebbe risultare opportuna la presentazione da parte del

soggetto offerente anche del progetto preliminare di almeno parte delle opere previste, purché il bando riconosca l'onere aggiuntivo ad esso attinente.

In quest'ottica è già stato richiesto nel precedente bando l'inserimento dei bypass per l'attraversamento delle città di Trento e di Rovereto.

Quesito 3 –La durata della concessione deve essere commisurata agli investimenti da realizzare in modo tale da assicurarne l'esecuzione ed assicurare la compatibilità del canone; poiché gli investimenti vanno individuati nell'ottica di costituire un valore aggiunto per il territorio consentendo una migliore fruizione dell'arteria autostradale oltre ad una sua più efficace integrazione con le infrastrutture circostanti, si ritiene che la stessa dovrebbe avere una durata più ampia di trent'anni.

In relazione a ciò appare importante prendere in considerazione l'impatto sull'utenza del sistema tariffario che dovrebbe tenere conto di situazioni di pendolarismo, di una maggiore agevolazione del traffico leggero rispetto a quello pesante, di tariffe volte all'implementazione dell'intermodalità tali da costituire una delle misure possibili di accompagnamento per il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia.

Si ritiene altresì importante valutare la possibilità e opportunità di dare corso all'applicazione della direttiva Eurovignette prevedendone l'introduzione sulla autostrada in oggetto. L'autostrada del Brennero risulta essere il valico maggiormente transitato di tutto l'arco alpino, per una serie di fattori. La diversità dei regimi tariffari sull'arco alpino sia rispetto alle tratte interne al territorio nazionale sia tra quelle transalpine non consente un coerente passaggio dei veicoli leggeri e soprattutto pesanti in relazione alla loro destinazione. Ciò si pone in contrasto con una visione volta a considerare tutto l'arco alpino nel suo complesso, pena l'inefficacia delle misure di mitigazione delle emissioni e degli squilibri ambientali. Al fine della tutela dell'ambiente si propone di introdurre nel bando strumenti che consentano di riequilibrare i flussi di traffico e di valorizzare il trasporto intermodale.

Quesito 5 –Nelle principali operazioni di finanza di progetto gli indicatori di redditività e di capacità di rimborso del debito vengono considerati ai fine di valutare il livello di rendimento e di bancabilità delle operazioni. Il comma 8 bis dell'art. 143 (inserito dall'art. 19, comma 1, lett. a, n. 3, D.L. 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla L. 9 agosto 2013, n. 98) va, dunque, ad elevare a livello normativo una prassi di mercato. I citati indicatori IRR e DSCR risultano senz'altro idonei a rappresentare quanto richiesto dal citato comma 8-bis (redditività e di capacità di rimborso del debito). La valutazioni di un range di riferimento dei citati indicatori dipende da numerosi fattori e varia - anche significativamente - in ragione delle condizioni dei mercati finanziari.

Giova precisare che l'IRR ed il DSCR risultino di particolare importanza con riferimento: (i.) al ripristino dell'equilibrio del piano economico finanziario e (ii.) alla valutazione delle offerte presentate in sede selezione del concessionario. La possibilità per un potenziale investitore di presentare un'offerta competitiva in sede di gara dipende, oltre che dal rendimento atteso del capitale investito, principalmente dal costo del debito bancario. Costo del debito che è necessariamente connesso con il rischio Paese; ciò comporta che un operatore estero proveniente da un Paese con un costo del credito inferiore a quello italiano, volendo affrontare la gara potrebbe beneficiare delle condizioni di credito che gli derivano dall'essere operativo e dal detenere asset in Paesi a basso rischio. Più in particolare, un offerente con una forte presenza di asset in Paesi "a basso rischio" (ad es. Germania, Francia, ecc.) potrebbe, oltre che ad investire capitali propri con rendimenti attesi inferiori al costo-opportunità del capitale di rischio di un'azienda italiana, contrarre debito bancario a costi inferiori (facendo leva sugli asset già attualmente in portafoglio in paesi a rating AAA come la Germania o AA come la Francia).

In considerazione a quanto sopra, il riferimento all'IRR dovrebbe essere inteso come rinvio all'IRR unlevered calcolato, come noto, sui flussi di cassa operativi dell'iniziativa, senza tener conto dei benefici fiscali legati alla deducibilità degli interessi passivi sul debito. Ciò consente, in sede di gara, di poter omogeneizzare e confrontare la redditività di business plan che presentano strutture finanziarie differenti.

Quesito 6 - Il citato comma 3-ter (aggiunto dall'art. 2, comma 1, lett. hh, D.Lgs. 31 luglio 2007, n. 113, a decorrere dal 1° agosto 2007) introduce la facoltà di inserire nel bando ("Il bando può prevedere") che l'offerta sia corredata dalla dichiarazione sottoscritta da uno o più istituti finanziatori ...". Il tenore letterale del citato comma non appare connesso alla solidità economico finanziaria dell'offerente – valutabile mediante specifiche soglie di patrimonializzazione dei potenziali concorrenti da indicare nel bando – ma attiene alla preventiva analisi di bancabilità del progetto da parte delle banche; la norma richiama, infatti, "l'interesse a finanziare l'operazione, anche in considerazione dei contenuti dello schema di contratto e del piano economico-finanziario". Si ritiene che, dunque, di estremo interesse che l'offerta contenga - in aggiunta all'asseverazione di cui al comma 9 dell'art. 153 - una manifestazione di interesse della banca, preso atto dei contenuti dello schema di contratto e del piano economico-finanziario presentato, a partecipare al finanziamento dell'iniziativa; ciò subordinatamente all'esito positivo dell'istruttoria bancaria relativa alla sostenibilità economico-finanziaria dell'operazione così come risulterà a seguito dell'esito della gara. In sostanza, la banca manifesta l'interesse (non l'obbligo) ad intervenire sulla base di una concreta analisi dell'operazione (c.d. soft commitment), ma si riserva di finanziare il progetto - e, dunque, di attivare l'iter deliberativo interno e le necessarie segnalazione agli organi di vigilanza - solo se l'offerta è risultata aggiudicataria e sulla base del progetto post gara.

Quesito 7 - La scrivente Amministrazione ritiene fondamentale la procedura ristretta. Tale procedura consentirebbe quei passaggi che permettono una graduale e più mirata selezione del contraente.

Quesito 8 - Sì, ritiene fondamentale che il bando preveda l'obbligo di applicazione dell'art.146 comma 1 lett a) . E' auspicabile che la quota sia anche superiore al 30%.

Quesito 9 - L'art 156, comma 1, dispone che: "Il bando di gara indica l'ammontare minimo del capitale sociale della società". Il livello minimo di capitale sociale potrà essere determinato in sede di bando sulla base dell'investimento previsto per la realizzazione e gestione dell'opera; nel caso di specie, trattasi di gara per la concessione della gestione di un tratto autostradale già esistente, dove gli investimenti che la stazione appaltante chiederà in sede di gara possono riguardare vari elementi di valorizzazione dell'asset esistente (nuove corsie, livello di coinvolgimento nell'opera tunnel del Brennero nel finanziamento diretto o indiretto per l'inter-modalità, servizi, opere/compensazioni a favore del territorio/ambiente attraversato dall'infrastruttura). Il livello minimo di capitale sociale è determinato dall'ammontare dell'investimento e dalla valutazione dei rischi conseguenti, dalla bancabilità della proposta formulata dal concorrente, dalle condizioni dei mercati finanziari al closing dell'Operazione, nonché dalla durata della concessione. L'insieme di questi elementi determina il mix tra capitale e debito. E' comunque ipotizzabile, nell'attuale contesto finanziario italiano e sulla base di altre esperienze, un livello di capitale sociale minimo compreso tra il 25%-35%.

L'art 156, comma 1, dispone che: "In caso di concorrente costituito da piu' soggetti, nell'offerta e' indicata la quota di partecipazione al capitale sociale di ciascun soggetto". In relazione al peso della gestione rispetto ai profili di realizzazione di investimenti, si ritiene che nella società veicolo debba essere prevalente la partecipazione di un socio con specifico e consolidata esperienza nella gestione di tratte autostradali; tale tipologia di socio deve inoltre assicurare la sua presenza – in posizione di maggioranza - nella società veicolo per tutta la durata della concessione. Al fine di assicurare un

expertise completo - e, dunque, con competenze in materia di costruzione, impiantistica, energetica, ecc. - potranno partecipare altri soci (incluso soci finanziari). Per tale tipologia di socio, necessaria anche al fine di conseguire il livello di capitale sociale minimo, si potrebbe prevedere la trasferibilità parziale delle azioni anche al fine di consentire l'ingresso nella società di nuovi soggetti.

Quesito 10– Si condivide il ricorso alla Consultazione preliminare sulla finanziabilità del progetto.

Quesito 11 –Si ritiene di difficile applicabilità l'art. 144 comma 3 quarter del C.C.P. nella parte in cui è previsto il finanziamento parziale, considerando che l'esercizio è previsto con remunerazione attraverso la sola gestione.

Quesito 12 - In proposito si richiama quanto osservato al quesito 3

Quesito 13 – Con riferimento ai punti:

- a) si ritiene sia di fondamentale importanza prevedere parametri che consentano di tenere in considerazione l'esperienza gestionale pregressa del concorrente in prevalenza sulla esperienza costruttiva e realizzativa di nuove opere. In tal senso il criterio che premia l'offerta che consente di aumentare l'accantonamento del fondo pro-ferrovia per le tratte di accesso è ritenuto da questa amministrazione centrale nella valutazione dell'offerta economica.
- b) nei criteri economici di dare particolare importanza a elementi di rapporto tra prestazione fornita e qualità del servizio prestato durante le esperienze gestionali pregresse.
- c) l'introduzione di un punteggio minimo per l'affidamento della concessione all'interno dei criteri di valutazione rappresenta un elemento di garanzia al fine di evitare l'aggiudicazione "a prescindere" a soggetti che comunque non raggiungono il minimo di garanzia sia nei parametri economici che nei parametri tecnici.

Quesito 15 –Il Consiglio della Provincia Autonoma di Trento con Ordine del giorno n. 28/2014 ha impegnato la Giunta ad attivare un tavolo politico e istituzionale con la Provincia Autonoma di Bolzano al fine di promuovere azioni che prevedano un modello uniforme dei provvedimenti, nell'ottica di coordinare gli interventi e massimizzare gli sforzi, mettendo in campo tutte le misure indispensabili a garantire un'ulteriore significativa riduzione dell'inquinamento da biossido di azoto causato dall'A22.

Si chiede di considerare anche gli attraversamenti ciclopedonali coerenti con una politica di mobilità alternativa ormai accolta da tutti gli Enti Locali.

Si chiede inoltre di valutare, dove lo studio acustico lo permetta, l'opportunità di sfruttare le barriere antirumore per la produzione di energie alternative.

Il Sindaco
rag. Massimo Fasanelli

