



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

**INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA DELLE CONCESSIONI
NEI SETTORI DEI TRASPORTI E DEI LAVORI PUBBLICI**

32^a seduta: mercoledì 1° ottobre 2008

Presidenza del presidente GRILLO,
indi del vice presidente MENARDI

I N D I C E

**Audizione del Presidente dell'Associazione italiana
società concessionarie autostrade e trafori (AISCAT)**

PRESIDENTE		
* - GRILLO	Pag. 3, 6, 12 e <i>passim</i>	
* CICOLANI (PdL)	7	
* DE TONI (IdV)	11, 14, 21	
* FILIPPI Marco (PD)	15, 19, 20	
* MENARDI (PdL)	9, 20	
* ZANETTA (PdL)	9	
		<i>PALENZONA</i> Pag. 4, 10, 11 e <i>passim</i>
		<i>SCHINTU</i> 13, 20

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Segle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

Intervengono il Presidente dell'Aiscat, dottor Fabrizio Palenzona, il Segretario Generale dell'Aiscat, ingegner Massimo Schintu, e il consulente dottor Paolo Affronti.

Presidenza del Presidente GRILLO

I lavori hanno inizio alle ore 14,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Presidente dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori (AISCAT)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sul sistema delle concessioni nei settori dei trasporti e dei lavori pubblici.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Sono presenti il dottor Fabrizio Palenzona, presidente dell'AISCAT, l'ingegner Massimo Schintu e il dottor Paolo Affronti. L'AISCAT è un'associazione di grande importanza che opera in un settore strategico. Di recente sono state avanzate alcune osservazioni critiche in ordine alle decisioni assunte dal Governo con il decreto con cui, a norma di legge, sono state rinnovate alcune concessioni.

Ringrazio il presidente Palenzona per la sua presenza qui. Procederemo secondo uno schema ormai consolidato: il presidente Palenzona potrà intervenire per primo per illustrare l'opinione dell'AISCAT, e la sua, sul funzionamento, nel nostro Paese, del regime concessorio applicato alle autostrade. In un secondo momento, potranno intervenire i colleghi senatori per porre quesiti.

Aggiungo che da parte di alcuni colleghi della minoranza è stato presentato un disegno di legge per l'istituzione di una Commissione d'inchiesta sulle questioni connesse alle concessioni autostradali. Ritengo siano due cose diverse; comunque quest'oggi ascolteremo l'opinione del Presidente dell'AISCAT e poi decideremo in merito a quest'ultima iniziativa.

PALENZONA. Ringrazio il Presidente e la Commissione per l'invito e per l'opportunità che ci viene data di esporre un breve ragionamento. Purtroppo, nel settore delle autostrade e delle concessioni, soprattutto negli ultimi tempi e negli ultimi anni, si sono accumulati polemiche e scontri, che spesso fanno dimenticare i dati reali. A questo proposito, sarei felice che tutto ciò che dirò in una sede così autorevole fosse verificato, in modo tale che, se si tratta di informazioni giuste, possano avere un seguito nei provvedimenti che le istituzioni adotteranno, mentre, se fossero sbagliate, sarei lieto che mi si indicasse – non dico in questa sede, ma in una futura – dove e come lo sono.

In primo luogo, ritengo importante, per le istituzioni e per il Paese, sottolineare non solo che quello delle concessioni è un sistema di successo che dall'Italia è stato esportato nel mondo, ma anche che tale sistema in Italia ha prodotto e produce, ad oggi, a livello europeo, il costo di gran lunga più basso della tariffa a chilometro per gli utenti. Oggi, sulle autostrade del Portogallo, i veicoli leggeri pagano l'8,2 per cento in più e i veicoli pesanti il 21,4 per cento in più rispetto a quelli italiani. Nella vicina Francia i veicoli leggeri pagano il 24,9 per cento in più e i veicoli pesanti il 66,7 per cento in più; in Spagna i veicoli leggeri pagano il 71 per cento in più e i veicoli pesanti il 35 per cento in più. Sono dati che confermo e che credo non vi mancherà la possibilità di verificare.

In secondo luogo, mi preme sottolineare, a scanso di equivoci e delle solite polemiche, che la tariffa, in Italia, è sempre stata, durante tutta la storia delle concessioni, al di sotto del tasso di inflazione e che dunque le tariffe autostradali non hanno mai inciso sull'inflazione. In tutti i Paesi dove esiste il sistema delle concessioni, il sistema di aggiornamento tariffario è quello del *price cap*, che prevede una percentuale minima sull'inflazione reale. Questo è ciò che succede in altri Paesi e, in qualche caso, anche in Italia.

Il nostro Paese ha un piano di investimenti, nel settore autostradale in concessione esistente, che prevede 18 miliardi per Autostrade per l'Italia, 16 miliardi per il resto del comparto autostradale e 8 miliardi per nuovi progetti promossi dalle società autostradali. Quindi, siamo di gran lunga il maggiore investitore del Paese, con risorse che sono frutto dell'attività di concessione (è ovvio), ma che sono comunque private, cioè risorse messe a disposizione dalle autostrade in base ai loro piani finanziari. Questa la situazione in sintesi. Ho voluto essere citare dati precisi; ovviamente, se mi sono sbagliato, chiedo scusa: qualcuno mi correggerà.

Negli ultimi anni abbiamo assistito – lo dico senza nessun intento polemico – al tentativo, secondo noi assolutamente ingiustificato, del Governo precedente di agire, attraverso l'articolo 12 del decreto-legge n. 262 del 2006, per scardinare questo sistema, senza ascoltare chi proponeva modifiche, che anche noi ritenevamo giuste, del sistema concessorio. Si è voluta intraprendere la strada del *diktat* e lo si è fatto in modo a nostro parere sbagliato, tant'è che l'Unione Europea ha avviato una serie, non ancora conclusa, di contestazioni nei confronti del nostro Paese, che penso non ne avesse bisogno.

Stante questa situazione, che sta ancora creando gravi pregiudizi, il nuovo Governo ha ritenuto – mi spiace correggere il Presidente della Commissione – non di assentire le convenzioni, ma, dal mio punto di vista giustamente, di chiudere una polemica che stava arrecando danni gravi al Paese, rendendo operative quelle convenzioni che il precedente Governo, attraverso l'ANAS, aveva assentito con le concessionarie, cioè facendo ciò che noi abbiamo sempre detto. Le modifiche alle convenzioni si possono fare perché niente è previsto dalle sacre leggi del Vangelo, per chi ci crede, però i contratti si modificano con il comune assenso delle parti e non in modo unilaterale.

Quei contratti, approvati per legge (e questa è una scelta politica), consacrano gli accordi liberamente assunti tra le concessionarie e l'ANAS, che è il concedente e mettono dunque fine ad una partita tra i due competenti organi – l'ANAS e le concessionarie autostradali – che si era in precedenza chiusa dal punto di vista formale opportunamente, a mio avviso, perché, dal mio punto di vista di rappresentante dell'AISCAT e di cittadino italiano, credo che il Paese abbia bisogno che si proceda celermente negli investimenti, ai fini sia dello sviluppo economico che della competitività del sistema, e che si scioglano quei nodi che tutti conosciamo. Questo è stato lo strumento scelto dalla politica e non possiamo fare altro che prenderne atto, come abbiamo fatto in casi diversi, quando le cose non andavano bene. Riteniamo comunque che si tratti di un sistema che ha sbloccato una serie di concessioni importanti, che per vicende burocratiche che non riferirò, ma sulle quali sarebbe divertente soffermarsi, hanno comunque determinato ritardi di mesi. Per mesi, infatti, nonostante il Parlamento avesse approvato una legge, molti burocrati hanno messo in discussione l'efficacia della normativa o la necessità di tutta un'altra serie di lacci e laccioli. La questione sembrerebbe risolta, ma lo sapremo la prossima settimana. Ancora oggi le concessioni che il Parlamento ha approvato con legge non sono ancora formalmente operative. Pensiamo che lo saranno a breve; per noi lo sono già, ma non so se lo siano dal punto di vista amministrativo.

Resta il fatto che 13 convenzioni sono ancora sul tappeto e che il magigno del citato articolo 12 impedisce il normale svolgimento dei lavori delle concessionarie. Non c'è, dal mio punto di vista, nessun interesse pubblico, ma esclusivamente un interesse a disgregare la funzionalità delle concessioni. Perché? In tutta Europa i concessionari possono svolgere i lavori in proprio, perché sono un elemento di efficacia e di efficienza del sistema. Nel nostro Paese non solo sono stati introdotti divieti per legge, ma è stata anche prevista una serie di lacci e laccioli pubblici per la nomina delle commissioni da parte dell'ANAS, nomina che avviene in modo molto farraginoso e quindi blocca tutte le attività, con un aumento di costi di cui prima o poi qualcuno sarà chiamato a rispondere. Ancora oggi vi sono blocchi sulle concessioni e sui piani finanziari (quelle non approvate ovviamente), fermi per ragioni burocratiche dal 2004.

Per un Paese del G8, che deve competere nel sistema mondiale, avere ancora 13 concessioni importanti bloccate per ragioni difficilmente spiega-

bili ai cittadini, secondo me è cosa gravissima; al riguardo, per la verità, si sta intervenendo sia con l'ANAS che con il Ministero delle infrastrutture, ma occorre eliminare quella parte del citato articolo 12 che contrasta con un sano e normale sviluppo delle concessioni autostradali.

Questi aspetti le abbiamo fatte presenti e, per la verità, abbiamo trovato ascolto; la nostra unica pretesa, con il precedente Governo e con l'attuale Governo, è quella di essere ascoltati. Sappiamo bene di doverci inchinare alle decisioni delle istituzioni, ma non essere neanche ascoltati e vedere che talvolta per scarsa competenza si fanno adottare alle istituzioni provvedimenti che non hanno un interesse reale se non quello di bloccare le attività altrui, ci fa stringere il cuore come cittadini prima ancora che come operatori. Oggi l'ascolto c'è e abbiamo fatto presenti tutti questi aspetti.

Il Ministro delle infrastrutture sta predisponendo degli atti che non conosciamo, ma che comunque abbiamo sollecitato perché riteniamo necessario mettere mano ad alcuni punti fondamentali, come quello dei lavori, per sbloccare un sistema. Tutto ciò – lo ribadisco – non ad ulteriore aggravio dei cittadini, perché hanno una dinamica tariffaria che è quella già assentita e convenzionata, ma per la possibilità che a valle di questo sistema si possano attuare gli investimenti e svolgerei lavori con la tempestività necessaria, rimuovendo tutta una serie di lacci e laccioli che ancora oggi esistono (potrei citare il prezzo, oppure ciò che si sta facendo in materia di codice degli appalti, o le opportune modifiche proposte in tema di *project financing*). Teniamo conto che si sta andando incontro – non c'è bisogno che lo dica a voi – ad un periodo in cui il finanziamento si fa sempre più complicato, e per alcuni anni credo lo sarà ancora; quindi, se non ci sono regole chiare, certe e durature nel tempo, difficilmente si potrà accedere a finanziamenti privati.

Inoltre, quello che è successo in passato ci ha gravati di un blocco di fatto del sistema che è durato anni e che costerà molto di più nella realizzazione di quelle opere che sono state bloccate; infatti, sia per la dinamica dei costi, sia per la dinamica dei mercati finanziari, sia per la dinamica dei prezzi delle materie prime, tutto ciò che abbiamo accumulato avrà un costo, da qui in avanti, molto più alto di quello che avrebbe avuto operando prima.

Questa la nostra posizione. Siamo costruttivi e abbiamo oggi un rapporto improntato al colloquio con le istituzioni; stiamo quindi ragionando assieme per trovare delle soluzioni. Come sempre, faremo proposte che riteniamo ragionevoli e saremo molto rispettosi delle scelte delle istituzioni.

PRESIDENTE. Colgo la sua puntualizzazione perché è corretta, nel senso che le concessioni che sono state oggetto di attenzione del decreto predisposto dal Governo e approvato dal Parlamento erano assentite e avevano già subito un'istruttoria positiva da parte dell'ANAS. Lo voglio chiarire in termini tecnici. Non erano concessioni che non erano state sottopo-

ste al vaglio degli organi tecnici, che si erano espressi su condizionamenti, modifiche e quant'altro.

Sono ancora più convinto di lei, dottor Palenzona, che andiamo incontro ad una stagione nella quale i finanziamenti pubblici saranno sempre più merce rara; resto, infatti, dell'avviso che, comunque sia, al di là della solidità del sistema finanziario e soprattutto bancario italiano, le ripercussioni e i riverberi della crisi americana si faranno sentire. Quindi, acquisterà sicuramente maggiore importanza la linea di lavoro che ipotizza che vi siano operatori che, attraverso l'ultimo decreto correttivo, si sono sforzati di muoversi in questa direzione e si creino le condizioni e l'ambiente normativo per consentire ai privati di investire e recuperare le risorse investite attraverso la gestione nel tempo.

CICOLANI (*PdL*). Ringrazio il presidente Palenzona per la chiarezza della sua esposizione e soprattutto dell'impostazione del suo ragionamento, senza ipocrisie e andando dritto all'essenza dei problemi. Vorrei ora chiedere qualche chiarimento e fare qualche considerazione.

Si parla di un piano di investimenti di 18 miliardi della società Autostrade, 16 miliardi delle altre concessionarie e 8 miliardi di nuovi investimenti futuri. I 18 più 16 miliardi riguardano cantieri già in atto o cantieri che, una volta sbloccate le convenzioni, possono partire? Possiamo fare conto, ai fini della ripresa della nostra economia, su 42 miliardi di investimenti pubblici ai fini del PIL oppure una parte è già in essere? Quanta parte di investimenti pubblici traina i 42 miliardi? Sono solo la quota privata? Di quanta parte pubblica c'è eventualmente bisogno?

Mi ha molto colpito il suo riferimento a Paesi come la Francia, la Spagna e il Portogallo, la cui orografia, tra l'altro, è migliore di quella italiana ai fini della realizzazione di infrastrutture come le autostrade. Molti anni fa, feci il percorso da Parigi a Nizza e notai che in tutto il tragitto di 1.100 chilometri – se non ricordo male – si incontra solo una galleria di 900 metri. In Italia sarebbe impensabile. Il costo per chilometro è di certo enormemente maggiore; malgrado ciò, si parla di tariffe inferiori. Lei però non ha parlato di altri Paesi. Rispetto alla media europea, tenendo conto che Germania, Polonia e Gran Bretagna hanno un'orografia ancora migliore di quella della Francia, può fornirci un dato che indichi di quanto la nostra tariffa per chilometro è inferiore?

Sono convinto – lo abbiamo detto in molti – che la politica del precedente Governo sia stata disastrosa per il nostro Paese dal punto di vista economico e, prima ancora, dal punto di vista infrastrutturale. Non è pensabile, infatti, che in un Paese con un debito pubblico come il nostro, che dovrebbe favorire gli investimenti privati, per prima cosa si sia invece cercato di intervenire in modo unilaterale su contratti in essere di tipo civilistico, con gravissime preoccupazioni da parte degli investitori internazionali. In tal modo si è dato ai mercati internazionali un segnale che ha allontanato gli investitori, facendo quindi l'esatto opposto di ciò che avrebbe fatto qualsiasi Governo che avesse seguito il comune buon senso del buon padre o della buona madre di famiglia. La conseguenza è stata un ulteriore

ritardo del nostro Paese nel settore delle opere pubbliche e nel quadro infrastrutturale. Lo stesso ministro Di Pietro, del resto, negli ultimi tempi lamentava di non riuscire a far partire le opere pubbliche, contestando in qualche modo gli stessi strumenti che aveva a disposizione: *in primis*, l'ANAS.

Ritengo dunque necessario intervenire nel settore e al riguardo mi interesserebbe conoscere l'opinione del presidente Palenzona. Il problema in Italia non è tanto fare il punto sulla redditività degli investimenti privati, decidendo sull'eventuale riconoscimento per essi di un punto percentuale in più o in meno (personalmente in questa fase sarei disposto a riconoscere addirittura un 3 per cento in più a questi investimenti, purché ci fossero). Occorre, piuttosto, che il Governo assuma un'iniziativa forte per dotare il Paese degli strumenti necessari per il governo dei processi nell'ambito delle concessioni per favorire gli investimenti: questo è il vero problema. In altre parole, stiamo buttando via il bambino con l'acqua sporca per l'incapacità di gestire un rapporto con i concessionari, in quanto non abbiamo adeguato le strutture del nostro Paese, il nostro stesso impianto burocratico alle nuove dinamiche e alla nuova complessità dell'impianto amministrativo (mi riferisco ai poteri delegati, alle Regioni, alle Province e così via). Si registra un'incapacità nel seguire processi autorizzatori in modo tale che si diano certezze ai concessionari: ci siamo persi in mille contenziosi e discussioni per individuare le colpe dei mancati investimenti perdendo, però, la capacità di guidare quei processi. Se non ci riappropriremo di tale capacità, continueremo, a mio avviso, a discutere di cose che non hanno alcun senso: come ha detto qualcuno, ci parliamo addosso sui conflitti d'interesse, quando nel nostro Paese gli interessi non ci saranno più e rimarranno solo i conflitti.

Su questo aspetto intendo dunque richiamare l'attenzione del presidente Palenzona, che è una delle persone maggiormente esperte in materia di concessioni e di finanza di progetto in generale, trovandosi a gestire concessioni di vario tipo: non mi riferisco solo a quelle autostradali, ma anche e soprattutto a quelle aeroportuali. In quest'ultimo settore, in particolare, pur essendo trascorsi anni dalla riforma, non si riescono ancora ad approvare i piani di investimento con l'ENAC: anche questo rappresenta un *vulnus* per il nostro Paese, perché non si liberano gli investimenti per infrastrutture per noi di importanza vitale.

Il problema tuttavia non riguarda tanto la mancanza di risorse. In questo momento i depositi bancari nel nostro Paese sono dello stesso ordine di grandezza del periodo in cui, a detta di tutti, avevamo un PIL del 3 per cento: non mancano quindi le risorse economiche; manca, piuttosto, la capacità di gestire i processi e in questo lo Stato ha le sue responsabilità. Probabilmente, responsabili sono anche i concessionari, ma lo Stato deve obbligare i concessionari a seguire percorsi scanditi, che noi abbiamo il dovere di definire: credo sia questa *in primis* la riforma importantissima da introdurre.

ZANETTA (*PdL*). Ringrazio innanzitutto il presidente Palenzona per i dati che ci ha fornito nella sua esposizione, certamente utili al nostro dibattito, che spesso rischia di prendere una piega qualunque: in particolare, le indicazioni sulle tariffe chilometriche degli altri Paesi europei ci danno la possibilità di dare risposte convincenti, soprattutto agli utenti. Ritengo sia quindi un elemento estremamente positivo che emerge da questa audizione.

Sarei grato al dottor Palenzona se potesse chiarire il motivo per cui le concessioni avviate con l'insediamento del nuovo Governo trovano ancora difficoltà: vorrei capire, soprattutto, se con un ulteriore intervento normativo sia possibile rimuovere gli ostacoli burocratici presenti nel settore, ad esempio quelli relativi alle procedure.

Vorrei inoltre sapere se per le concessioni datate, quelle cioè risalenti nel tempo e richiamate per legami con altre concessioni, esistono situazioni nelle quali i lavori potrebbero essere realizzati e invece subiscono ancora ritardi. Mi riferisco, ad esempio, all'autostrada Torino-Milano, alla quale lei sa quanto io tenga: su quella strada, su cui peraltro sono stati eseguiti lavori importanti e significativi, dovrebbe essere completato l'adeguamento della terza corsia, considerato che tutti i cavalcavia sono stati realizzati.

Siamo quindi fiduciosi che venga accelerata soprattutto l'attuazione degli impegni derivanti da convenzioni già esistenti. Non so se anche per altre società si registrino situazioni per certi versi analoghe, basate cioè su convenzioni datate e poi riportate nel tempo: auspichiamo però che in tutti i casi nei quali non ci siano ostacoli burocratici si vada avanti celermente.

A lei, presidente Palenzona, affido queste riflessioni.

MENARDI (*PdL*). Ringrazio il dottor Palenzona per la sua presenza qui oggi e per il suo prezioso contributo, considerata la sua esperienza come Presidente dell'AISCAT, che credo potrà essere molto utile, magari non oggi, ma sicuramente nel prosieguo dei nostri lavori se avremo modo di passare dalle chiacchiere a qualcosa di concreto.

Chiedo sin d'ora scusa ai colleghi se mi soffermerò più a lungo su alcuni aspetti, omettendone e dandone invece per scontati altri, ma, in caso contrario, il mio intervento richiederebbe troppo tempo.

L'AISCAT, e in particolare le società concessionarie, rappresentano oggi in Italia la controparte delle istituzioni statuali, almeno dal punto di vista economico, diversamente da quanto invece dovrebbe essere in una gestione della cosa pubblica in cui le parti hanno sostanzialmente gli stessi obiettivi. Ciò è da ricondurre alle stesse modalità con cui si è arrivati alla privatizzazione delle concessioni (penso innanzitutto alle società autostradali, posto che la madre di tutte le privatizzazioni è stata quella che ha coinvolto la società Autostrade).

Ometto di citare una serie di nozioni che sono sostanzialmente riassumibili nella formula del *price cap*. È evidente che l'introduzione del *price cap*, nelle intenzioni di chi ha privatizzato (cioè dell'allora Ministero

del tesoro che doveva fare cassa), aveva l'unico scopo di dare alla società Autostrade il massimo valore perché, una volta immessa sul mercato, tale valore andava capitalizzato. Così è stato: il privato che ha acquistato la società Autostrade l'ha pagata, se vogliamo, molto di più di quanto era immaginabile proprio perché il Tesoro aveva necessità di fare cassa. Questa credo sia la linea di demarcazione che segna i rapporti.

Vorrei chiederle come può immaginare di aiutarci per il perseguimento di un altro obiettivo, che credo sia chiaro ai membri della Commissione: con riferimento soprattutto alle tariffe, come si può passare da una visione volta esclusivamente al profitto, indipendentemente dal traffico (che, come lei sa, nel sistema del *price cap* è una variabile quasi indipendente, nel senso che va tutto a beneficio del concessionario), ad una visione che invece sia correlata all'effettivo costo delle infrastrutture e quindi all'ammortamento dell'impegno finanziario per realizzarle, nonché, evidentemente, alla necessità di ammortizzare gli investimenti per ammodernare le infrastrutture stesse? Infatti, ci troveremo comunque davanti la direttiva europea Eurovignette, che, in ogni caso, ci indurrà a prendere coscienza del problema così come è già stato fatto con l'introduzione nel nostro ordinamento dell'istituzione del subentro nelle concessioni, necessaria indipendentemente dalla scadenza della concessione medesima.

Ciò detto, le sarei grato se ci fornisse qualche indicazione in proposito e ci aiutasse nel nostro lavoro, che, necessariamente, se vuole essere utile deve anche incidere su questi due aspetti.

PALENZONA. Risponderò innanzitutto al senatore Cicolani, che ha svolto un intervento articolato. Intanto, vorrei sottolineare che nel periodo della privatizzazione, cioè tra il 1998 e il 2007, la forcilla tra l'inflazione e le tariffe autostradali risulta a favore delle tariffe autostradali, nel senso che è il 5 per cento in meno rispetto all'inflazione. Dico questo per citare un altro dato numerico a conferma delle affermazioni di principio.

Per quanto riguarda gli investimenti, la situazione è la seguente: i 18 miliardi che riguardano Autostrade per l'Italia, essendo operativa dalla prossima settimana, come spero, la convenzione, sono sostanzialmente fondi privati ed è inutile la solita polemica sul fatto che derivano dalla gestione delle tariffe, questo è fuori discussione; comunque non c'è intervento pubblico, cioè sono finanziamenti assentiti nella convenzione di Autostrade per l'Italia, che deve anche rispettare i tempi previsti.

A proposito del governo dei processi, esistono documenti – spero che mi facciate credito, ma posso mandarveli – precedenti all'inizio della guerra al settore, e quindi dell'ottobre 2006 circa, da cui si deduce che l'AISCAT fece al ministro Di Pietro una proposta che non è stata neanche ascoltata. La proposta fu avanzata in pubblico, nel corso di un convegno, per il semplice motivo che incontri sul tema con il ministro Di Pietro non ce ne sono mai stati, per cui non era possibile parlarne in modo più preciso. Tale proposta prevedeva l'inserimento di sanzioni e controlli, perché ci rendevamo conto che nell'ambito concessioni, così com'erano, non erano previste sanzioni e i controlli erano assentiti con l'unica possibilità

di comminare la pena di morte, cioè la revoca della concessione, e quando la pena è così grave, non esiste. Per questo proponevano di modulare – oggi queste proposte si ritrovano nelle convenzioni – tutta una serie di sistemi grazie ai quali fosse data all'autorità di controllo la possibilità in piccolo, per così dire, di verificare caso per caso le inadempienze e comminare le relative pene a seconda della gravità dell'inadempienza stessa. Inoltre, era stata formulata tutta una serie di altre proposte, ivi compresa la possibilità, nella revisione dei piani, di tenere conto della variabile traffico. Siccome il diavolo fa le pentole ma non i coperchi, in questo periodo, purtroppo, il traffico è in flessione, ed è un altro elemento da tenere presente. Non lo dico per piangere miseria, ma per fornire a chi fa politica un ulteriore elemento, non banale, di valutazione di un sistema che comincia ad essere in sofferenza, perché, salvo casi specifici, come le domeniche in cui c'era la proibizione di circolare e quant'altro (parlo degli anni Settanta) difficilmente si sono registrati cali nel traffico globale. Oggi siamo di fronte ad un piccolo calo ed è un segnale che fa pensare.

Siamo d'accordo che si crei un sistema, da noi più volte invocato, di controlli appropriati, a fronte di piani assentiti sulle concessionarie autostradali e sugli adempimenti derivanti dagli impegni. Riteniamo, senza volere in alcun modo prendere posizione contro nessuno, che un rafforzamento in questo senso del concedente sarebbe auspicabile, perché per operatori seri che vogliono giocare a carte scoperte nessuno più di un autorevole controllore indipendente, cioè non dipendente da noi, che dica come stanno le cose, è garanzia migliore per lavorare in serenità. È una nostra richiesta non di oggi e a questo proposito credo che il Parlamento debba approntare, come è nostra opinione, nel rispetto di tutti, un sistema di concessioni che riguarda l'ANAS, il cui ruolo deve essere chiarito; si deve capire chi fa cosa, anche rispetto al federalismo autostradale, che, anche se collaboriamo con tutti, in qualche caso rasenta, a nostro parere, l'anarchia. Cito come esempio, per essere chiaro, il caso della CAV, che, dal nostro punto di vista, è del tutto inaccettabile, perché si ritrasferisce in periferia la pericolosa anomalia di enti che diventano concedenti e concessionari, appaltanti e appaltatori allo stesso tempo.

DE TONI (*IdV*). Mi scusi, parla della CAV o della CAL?

PALENZONA. Parlo della CAV, la CAL Milano è un'altra cosa, si tratta di un concedente e fa il suo mestiere: sono scelte che fanno le istituzioni che noi non possiamo fare altro che rispettare. La CAV, invece, è un elemento di confusione su cui abbiamo preso una posizione che ribadisco anche in questa sede.

La chiarezza dei ruoli e dei compiti e un controllo efficace dell'attività delle concessionarie sono per noi è un fatto positivo. Siccome riteniamo di fare mediamente bene il nostro lavoro, pensiamo anche che se qualcuno lo certifica e ci sanziona quando ce lo meritiamo è un bene, perché tutto il sistema diventa più credibile.

Mi soffermerò ora sui 16 miliardi per il resto del settore.

PRESIDENTE. Perché sono ancora bloccati?

PALENZONA. Alcuni solerti burocratici si sono posti il seguente problema: siccome sono stati approvati per legge gli schemi di convenzione (e non poteva essere altro che lo schema di convenzione, perché è la firma tra ANAS e concedente), non è approvata la convenzione; quindi, perché sia approvata, la convenzione deve rifare l'*iter* e deve essere predisposto un decreto interministeriale. Quindi avremmo dovuto avere una legge asseverata da un decreto interministeriale e per questo riprendere tutta la procedura. Di qui la richiesta di pareri. Secondo me, è un esercizio che, se non fossi in un'Aula così austera, definirei con un'espressione gergale che qui non posso usare, un esercizio di rimpalli che ci ha fatto perdere qualche mese. A quanto ci consta (ma non l'abbiamo ancora in mano, quindi non lo possiamo dire ufficialmente), in settimana dovrebbe arrivare finalmente la lettera. Pensate quanto tempo è passato da quando il Parlamento ha votato una norma che doveva essere per tutti tombale: piaccia o meno, è così; invece, ad oggi non possiamo ancora dirlo, ma riteniamo che in settimana la questione dovrebbe essere chiusa.

Tutte le altre concessioni, e tra queste la Torino-Milano, sono ancora ferme. Quando mi è stato chiesto un parere nei momenti un po' caldi dell'approvazione dell'emendamento «salva infrazioni», ho detto come la pensavo: secondo me, se il Parlamento e il Governo ne avevano la volontà, approvare degli schemi firmati, che quindi avevano tutti i crismi del contratto fra concedente e concessionario, era un modo per accelerare ed uscire dalle pastoie burocratiche, ma la sostanza era salva (questo è il parere che avevo espresso allora e lo ripeto oggi); allargare il concetto sarebbe stato un errore: dove non c'era ancora una firma reciproca diventava (magari in positivo per noi, ma il concetto era sbagliato lo stesso) un'altra operazione di approvazione per legge di un contratto che non c'è e quindi un intervento secondo noi improprio.

Resta il fatto che le altre 11 convenzioni devono essere portate a termine. Stiamo quindi lavorando con l'ANAS per definire gli schemi di convenzione e si è operato positivamente. Abbiamo chiesto – lo ripeto – al Ministro delle infrastrutture, che ci ha dato il suo assenso (ovviamente c'è la collegialità del Governo), una modifica mirata del citato articolo 12 che consenta di sbloccare sia i lavori, sia queste concessioni. Siamo speranzosi che ciò possa avvenire.

Per quanto attiene al resto d'Europa, non è che non l'ho citato per fare il furbo, ho citato i Paesi che hanno una rete autostradale. In Austria – come sapete – il pedaggio viene pagato solo dai mezzi pesanti con un sistema realizzato da Autostrade per l'Italia. In Germania la rete autostradale viene pagata solo dai veicoli pesanti attraverso un sistema di telepedaggio.

Dire che esistono strade a pagamento e strade non a pagamento è un esercizio demagogico, perché esistono strade a pagamento di chi le usa e strade a pagamento della totalità dei cittadini, ma sono sempre a pagamento. Quindi, credo che per accelerare lo sviluppo degli investimenti il

sistema della concessione regolata con tutti i crismi di cui ho detto prima sia uno strumento efficace.

Sulla Torino-Milano risponderà l'ingegner Schintu.

SCHINTU. La convenzione della tratta Torino-Milano rientra, per una questione di aggregazione societaria, in quella della SATAP e quindi tra le 13 comprese negli schemi approvati. La SATAP, per la Torino-Milano, deve riequilibrare il piano finanziario, così come da contratto, e questa fase è in corso di completamento.

Mi permetto di aggiungere che, data la forte domanda in questo senso, tutti gli interventi puntavano a cercare soluzioni per accelerare e far ripartire il meccanismo; qualsiasi piano finanziario si agganci a qualsiasi convenzione e concessione, in un Paese civilizzato come l'Italia, deve tener conto che il territorio ha un costo che non è più quello della terra ma quello sociale, il costo dell'impatto. Se non si favorisce il concessionario, che è un soggetto privato e che quindi non agisce con i poteri della pubblica amministrazione ma è una surroga di questi, se non gli si dà la possibilità di operare con i suoi strumenti, con un'organizzazione di gruppo, facendo almeno una parte se non il grosso dei lavori in proprio, attraverso proprie società collegate, è molto difficile scaricare su di lui la responsabilità di un ritardo. Da un lato, potrebbe essere comodo dire: la colpa non è mia, sono un privato, l'impatto ambientale non me lo danno, e così via. Però tutte le volte che le imprese, o meglio le società concessionarie, lavorano in proprio, l'affidabilità dei tempi è garantita, perché il bene precipuo è quello della concessione e non quello del lavoro, che tra l'altro viene comunque tenuto sotto controllo da un meccanismo comune a tutta Europa.

Il codice dell'ISE, prima che venisse bloccato, modificato, prima che intervenisse il citato articolo 12 che cambiava questo regime, importava in Italia il rapporto 70-30 rispetto al 60-40. È il rapporto percentuale fra i lavori che il concessionario può fare in proprio attraverso imprese controllate e quelli che invece deve dare in gara. In Europa si dà il 70-30 come il minimo per consentire al concessionario di fare il proprio lavoro per tempo e quindi di accollargli conseguentemente l'onere di rispettare i tempi (è chiaro che da possibilità deve discendere responsabilità). Se si trasformano surrettiziamente le imprese che operano in concessione in imprese pubbliche senza che queste lo siano, è ovvio che l'amministrazione aggiudicatrice, quindi l'amministrazione pubblica, ha la possibilità, proprio per la sua struttura, di operare più agevolmente nel campo delle gare pubbliche. L'impresa privata fa gare pubbliche quando è necessario e per il resto si organizza diversamente; questo ovviamente è foriero di costi, ma soprattutto di tempi.

PRESIDENTE. Anch'io sono rimasto sorpreso quando, all'indomani dell'approvazione da parte del Parlamento, un'autorità indipendente sollevò pubblicamente critiche sulla decisione assunta. Sono rispettoso dell'autorità indipendente, ma si dovrebbe immaginare che un percorso istrut-

torio quando arriva in un'Aula parlamentare è completo, per cui il Governo propone e il Parlamento si esprime. C'è spazio per le critiche politiche e giornalistiche eccetera, ma che altre autorità si inseriscano successivamente mi sembra un'anomalia.

Le concessioni non sono ancora operative perché, secondo l'interpretazione di alcuni burocrati, a tal fine non sarebbe sufficiente la decisione del Parlamento, ma si renderebbe necessario un decreto ministeriale. Mi viene da sorridere, visto che all'università mi hanno spiegato che il Parlamento è espressione della sovranità popolare e ciò che esso decide deve essere rispettato da tutti. I decreti ministeriali li fa un Ministro: perché un Ministro dovrebbe venire in soccorso di una decisione assunta dal Parlamento? Mi sembra che qualcosa non funzioni. Forse varrebbe la pena rivedere il percorso attraverso il quale si dà un'autorizzazione in ordine ad una concessione, così da individuare gli elementi normativi in base ai quali si arriva a quelle interpretazioni che complicano la vita ad una decisione del Parlamento.

PALENZONA. Purtroppo, come è noto, due Autorità indipendenti – l'Antitrust e l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici – a distanza di soli tre giorni hanno assunto posizioni contraddittorie sulla valutazione del recente intervento normativo. Credo che sarebbe opportuno evitare situazioni simili.

PRESIDENTE. L'importante è che esprimano le rispettive posizioni prima che il Parlamento decida.

DE TONI (IdV). Ringrazio il presidente Grillo e i colleghi che hanno voluto questa indagine conoscitiva sul sistema delle concessioni nei settori dei trasporti e dei lavori pubblici.

Presidenza del vice presidente MENARDI

(Segue DE TONI). Credo sia legittimo da parte del dottor Palenzona, nella sua veste di presidente dell'AISCAT, esprimere le valutazioni che abbiamo ascoltato. Tuttavia, come rappresentante dell'Italia dei Valori e come consigliere del ministro Di Pietro nell'ultimo Governo Prodi, vorrei precisare che il tema evocato dal dottor Palenzona è squisitamente politico e non tecnico: si trattava di definire alcuni temi di equità e di ridisegnare e recuperare alcune regole di fondo che evidentemente il Governo Prodi, e nello specifico il ministro Di Pietro, riteneva importanti e non contrastanti con la legittimità.

Il Governo Berlusconi ha immediatamente invertito la rotta, come lei poc'anzi ha detto, ma quelli che voi chiamate burocrati io li chiamo in-

vece regole. Personalmente, ho una concezione diversa da quella che è stata qui espressa: a mio avviso, cioè, il burocrate è colui che deve rispettare le norme ed attuarle secondo la legge.

Credo che le riflessioni svolte siano interessanti e meritevoli di approfondimento: in particolare, il presidente Palenzona ha accennato al tema del federalismo autostradale che penso sia importantissimo. Io stesso, per la mia esperienza tra i fondatori della CAL spa (Concessioni Autostradali Lombarde) e come membro del consiglio di amministrazione della stessa fino alla mia elezione a senatore (a quel punto per correttezza e giustizia mi sono dimesso), ho potuto constatare la differenza esistente tra gli enti territoriali (Regione, Provincia e Comune) e l'ANAS quando si muovono in contemporanea, come un elefante che procede lentamente e un topolino molto veloce nelle scelte. E questa velocità è da ricondurre non al fatto che il topolino scavalca qualche passaggio, ma al fatto che è immediatamente operativo, non dovendosi necessariamente rapportare con le problematiche del territorio.

Quanto poi ai soggetti che dovrebbero essere chiamati a svolgere funzioni di controllo nel settore, se ho ben capito lei sostiene che sarebbe utile un'Autorità indipendente: vorrei un approfondimento su questo profilo.

FILIPPI Marco (*PD*). Ringrazio il presidente Palenzona per la sua presenza qui e per le riflessioni che ha svolto.

Abbiamo salutato di buon grado la scelta della Commissione di avviare un'indagine conoscitiva sul sistema delle concessioni, con particolare riferimento alle infrastrutture e agli interventi autostradali. Siamo assolutamente consapevoli che la finanza di progetto e la capacità di reperire investimenti privati per la realizzazione di opere pubbliche rappresenta un'azione strategica e necessaria per il Paese.

Condivido molte delle osservazioni che il Presidente ha fatto, con le quali mi trovo pienamente in sintonia. In particolare, ho molto apprezzato il richiamo ai dati sulle tariffe di altri Paesi europei, tra cui il Portogallo: li approfondiremo e cercheremo di raffrontarli con altri dati, indipendentemente dall'osservazione sollevata sulla non comparabilità degli stessi, perché si tratta di elementi di assoluto rilievo ed interesse. A mio avviso, potrebbe essere utile, ad esempio, affiancare al dato relativo al pedaggio autostradale quello riferito al costo per la realizzazione delle autostrade, perché anche su questo aspetto si potrebbe sviluppare una riflessione interessante dal punto di vista politico.

Vorrei precisare – parlo in prima persona perché non sento di poter attribuire questa riflessione ad altri colleghi – che anch'io provo una certa insofferenza per i burocrati: nella mia brevissima esperienza di amministratore pubblico, infatti, ho potuto vedere che i burocrati non sono soltanto coloro che leggono ed applicano codici e codicilli per la stragrande maggioranza delle persone, ma sono spesso poi anche gli stessi che interpretano le norme per gli amici o per le persone a loro vicine. È un po' la cultura tutta italica dei due pesi e delle due misure, mi si consenta di dirlo:

è una pratica diffusa, alla quale dovrebbe porsi particolare attenzione, soprattutto laddove ci siano rilevanti interventi economici da realizzare.

Presidenza del Presidente GRILLO

(Segue FILIPPI Marco). Ho apprezzato anche l'intervento del ministro Matteoli presso questa Commissione, in particolare quando ha affermato che non si può pensare di realizzare il piano di infrastrutturazione necessario per il Paese soltanto con risorse pubbliche, perché queste sicuramente non bastano. Ma proprio su questo punto sono entrato in contraddittorio con il Ministro, perché un conto è dire che le risorse che abbiamo non bastano e un conto è avere un piano di sviluppo per i prossimi tre anni dal quale sono stati distolti almeno 13 miliardi di euro per gli investimenti: un conto è dire che le risorse non sono sufficienti, un altro conto è addirittura ridurle.

Non mi convince fino in fondo il ministro Matteoli (qui forse in maniera forse strumentale un'osservazione fatta, ma è necessario ai fini del ragionamento) quando dice che affinché si realizzino gli investimenti privati occorrono regole chiare e tempi certi. Sono d'accordo, per carità, è il primo requisito; ma forse, unitamente a questo, bisognerebbe riflettere su quei settori in cui si può ottenere profitto (noi non demonizziamo il profitto da questo punto di vista), perché nessuno investe soldi senza una resa adeguata.

Ritengo tuttavia sempre più necessario individuare soggetti che svolgano funzioni di controllo a garanzia delle parti; al riguardo sposiamo in pieno la riflessione fatta sulla cultura dei controlli nel nostro Paese. La presenza di un'Autorità di per sé certamente non garantisce: infatti, come il presidente Grillo ha detto, una volta che il Parlamento approva una legge, di fatto le funzioni dell'Autorità dovrebbero limitarsi al rispetto della norma. Il ragionamento però potrebbe essere facilmente ribaltato nel caso dell'Alitalia, tenuto conto che, nonostante le varie sollecitazioni da noi promosse, le Autorità si sono ben guardate dall'intervenire prima che il delitto si compia. Delle due l'una! Probabilmente occorre definire l'ambito in cui le autorità possono intervenire e quando devono farlo: a posteriori, quando il delitto si è compiuto, oppure, se è opportuno, attribuire loro un ruolo di prevenzione affinché il delitto non si compia. Altrimenti, è fin troppo facile cambiare idea a seconda delle circostanze.

Credo si debba davvero considerare centrale la cultura del controllo, senza voler necessariamente riportare elementi ispettivi in capo ad assemblee o a comitati. Ritengo però che al Paese manchi un governo reale dei processi. Condivisi pienamente un'osservazione che accomunò destra e sinistra nella precedente legislatura, sul fatto che oggettivamente manca un sistema adeguato di sanzioni e di controlli rispetto alle concessioni in atto,

dato che prevedere soltanto la sanzione amministrativa massima della revoca della concessione corrisponde, nei fatti, a non offrire adeguati strumenti a chi deve fare i controlli per far sì che il processo venga attuato.

Condivido le osservazioni sul ruolo esercitato dall'ANAS in questi anni ed evito di fare ulteriori riflessioni in merito, dato che non mancheranno occasioni a questo proposito. Non posso essere persuaso fino in fondo da chi recita troppe parti in commedia. Buona norma è che se si fa il controllore si fa il controllore e se si fa il controllato si cerca di agire per il meglio perché il programma venga attuato.

Come vede, molti sono gli aspetti che ha segnalato che mi trovano assolutamente concorde: tra questi, anche il fatto che i contratti, preferibilmente, non si modificano unilateralmente. Questo aspetto suscitò alcune riflessioni critiche anche all'interno della compagine, molto vasta, della maggioranza della passata legislatura. Si tratta di un elemento che indubbiamente provocò qualche sofferenza, pur riconoscendo, come diceva il collega De Toni, le buone intenzioni del ministro Di Pietro.

Detto questo, ed esaurite le premesse, voglio essere altrettanto chiaro con il presidente Palenzona su alcuni punti essenziali. Siamo insofferenti ai burocrati e tanto più siamo insofferenti a lacci e laccioli assolutamente ingiustificati. Come membro del Parlamento, rivendico però trasparenza, anche in ragione del fatto che su un tema estremamente complesso come quello delle concessioni autostradali, e sulla loro complessa storia, esiste nei fatti una asimmetria dal punto di vista delle informazioni e della conoscenza e, oggettivamente, noi dobbiamo essere messi nelle condizioni di sapere. Ho apprezzato molto quanto lei ha detto sulla necessità, che anche voi avvertite, di avere un soggetto che certifichi il vostro operato e la vostra gestione ed è proprio questo il senso del mio discorso. Non si tratta allora di lacci e laccioli, ma della necessità di una maggiore trasparenza che, in questo settore, sicuramente non è avvertita come un elemento esemplare.

Abbiamo probabilmente qualche differenza di giudizio sulla formazione della tariffa, nel senso che, indipendentemente dai dati che ha citato e dei quali prendo atto, credo che la riformulazione nello schema di convenzione unica sia oggettivamente più vantaggiosa per le concessionarie. Spero comunque ci siano sicuramente altre occasioni in cui lei sia in grado di fornirci esempi che dimostrino che la stima dell'incremento di traffico non incide a favore delle concessionarie nella nuova formulazione.

Vorrei ora tornare però su un elemento per me dirimente. Come ricordava il Presidente della Commissione, abbiamo formalizzato la richiesta dell'istituzione di una Commissione d'inchiesta. Chiediamo semplicemente di conoscere, di avviare un percorso che consenta, davvero nel reciproco interesse, la massima trasparenza da parte di tutti su un elemento che, me lo permetta, ci ha abbastanza infastidito. Infatti, lo schema di convenzione unica costituiva l'oggetto di un normale procedimento e quindi prevedeva elementi di vaglio tecnico e, in ultima istanza, anche da parte di questa Commissione nella sua impropria elevazione a rango primario di legge, perché è stata una legge del Parlamento ad approvare la conven-

zione che li ha visti venire meno. Tant'è che quegli schemi di convenzione noi li abbiamo avuti tramite il Presidente e comunque in maniera, diciamo così, informale, dato che non esiste alcun obbligo da parte dei soggetti contraenti di portarli alla nostra conoscenza.

A mio parere, e lei converrà certo con me, il dato, sicuramente non secondario, del piano finanziario, non riguarda soltanto lo schema di convenzione unica, ma lo storico e, chiaramente, il prospettico, che guarda al futuro, ai prossimi anni. Allora, si può sapere quanti degli investimenti previsti sono stati effettivamente effettuati, quanti sono prossimi all'attuazione, e dove sono localizzati? È questo che chiediamo! Credo che ciò sia oggettivamente e ragionevolmente nell'interesse reciproco e di tutti.

Poi, solo quando saranno chiari questi elementi potrò essere d'accordo con lei sul fatto che probabilmente si è accumulata negli ultimi anni una dose di polemiche eccessiva, ma, a maggior ragione, portiamo tutto allo scoperto, perché, colleghi – mi rivolgo a tutti voi – se c'è una cosa che ha infastidito, come dicevo oggi intervenendo in Aula su Alitalia, al di là della soluzione data, è il senso di opacità, di non trasparenza, di gioco – consentitemi l'espressione – con le mani sotto il tavolo. Siccome credo che su Alitalia, in modo particolare, negli anni si siano sommati gli errori di molti, non si rende un buon servizio al Paese con uno scarico reciproco delle responsabilità. Sarebbe allora preferibile giocare con le mani sul tavolo, specie quando vengono forzati i limiti di legge, cosa che si può fare meglio nella trasparenza.

Sicuramente, nell'immediato, apparirete come decisionisti, coloro che risolvono i problemi, ma questo tipo di operazioni successivamente presenta rischi non indifferenti se manca il senso delle istituzioni, se manca la trasparenza, se manca la cultura della legalità, se manca una certificazione sostanziale che quello che è fatto è stato fatto, come si dice, a regola d'arte, il che, nel nostro caso, ovviamente, significa nel rispetto dell'ordinamento vigente.

PALENZONA. Senatore De Toni, ormai sono vecchio e quindi sono costretto a dire la verità, ma non per fare polemica. Personalmente non ho mai condiviso, e anche l'AISCAT non ha mai condiviso, il metodo e la sostanza dell'azione di governo del ministro Di Pietro. Per quanto riguarda le convenzioni, si tratta di quelle assentite dal ministro Di Pietro che l'attuale Governo, con un sistema discutibile, che però non spetta a me giudicare, e con una certa dose di pragmatismo ha deciso di rendere operative.

Mi sembra che il metodo sia forse discutibile, come diceva il senatore Filippi, ma vorrei ricordare la storia di questo nostro povero Paese, che attende dal 2004. Noi siamo obiettivi, diciamo le cose come stanno e come le sentiamo. Possiamo sbagliare, ma non per partito preso o per acrimonia contro questo o quel Governo, perché ciò attiene ad un'altra sfera dell'attività personale.

È dal 2004 che per ragioni burocratiche – dico burocratiche per onor di Patria – le convenzioni sono bloccate: una volta il CIPE, una volta il

NARS, una volta questo, una volta quello, una volta un Ministro non firma, una volta non firma un altro Ministro, una volta non c'è il concerto. Qualcuno ad un certo punto dice: qui c'è una firma, l'ha messa l'ANAS, che è l'ente competente, l'ha messa il concessionario e vuol dire che gli sta bene; basta. Non so se è perfetto; personalmente l'ho apprezzato e l'ho detto. Dopodiché, torniamo alla normalità; abbiamo 11 convenzioni che dovrebbero tornare alla normalità e sono inchiodate, perché la normalità evidentemente non funziona. Allora (rispondo alla seconda domanda del senatore De Toni), non faccia indicare a me un'autorità, perché può essere benissimo anche l'ANAS, non è questione di nomi; sulla moltiplicazione delle autorità ho la mia personale opinione, ma non è questa la sede per discuterne. Ci deve essere l'ANAS che fa il suo mestiere e ha tutta l'autorità, l'autorevolezza e la capacità di controllare le concessionarie autostradali, di verificare che rispettino – nei modi giusti, nei tempi giusti e con i soldi giusti – gli impegni assunti; se così non è, ci sia la conseguenza necessaria, una scala di sanzioni che devono essere applicate perché lo Stato è giusto e doveroso che faccia il suo mestiere, come correttamente devono farlo gli altri.

Se questo fosse avvenuto in passato e avverrà in futuro sarà una garanzia per tutti, perché se c'è un ente autorevole che dice «qui è andata male», sicuramente ci sarà qualcuno che si assumerà le proprie responsabilità e comminerà le sanzioni conseguenti. Nel momento in cui dovesse dire «qui è andata bene, abbiamo visto che le cose funzionano», probabilmente non ci sarebbe questo contorno. Non ho mai detto «tutto va bene, non si tocca niente»; ho detto che, secondo il mio modesto parere, si è buttato via il bambino con l'acqua sporca e spesso si è rincorsa una facile demagogia. Se vado in giro e dico «non bisogna far pagare i cittadini, le tariffe sono uno sconcio», trovo facili consensi, ma devo risolvere i problemi e non fare della demagogia. Facciamo il nostro dovere come operatori consapevoli di svolgere un pubblico servizio. Dalle istituzioni mi aspetto, come cittadino, un discorso serio, coerente, responsabile, verificabile, di assoluta corrispondenza fra il dire e il fare, fra le parole, gli scritti e le azioni conseguenti, che tenga conto della dignità delle parti, non una facile demagogia, e dove c'è necessità la giusta, sia essa multa o revoca, a seconda della gravità inadempienza; tutto ciò in un modo tale che la gente si senta tutelata, sia chi opera che chi deve controllare.

FILIPPI Marco (*PD*). Forse nella mia dissertazione mi sono perso; avevo chiesto, a livello di stima approssimativa (non si chiede il dettaglio), quanti degli interventi sono stati realizzati rispetto a quelli previsti nel piano finanziario.

PALENZONA. Stiamo facendo un lavoro che ci è stato chiesto dalle istituzioni e che non abbiamo alcun problema a mandare alla Presidenza e alla Commissione. Abbiamo salutato come una richiesta assolutamente positiva quella di mettere in schede leggibili tutti gli interventi, sia di manutenzione straordinaria, sia di nuovi investimenti, che sono contenuti nelle

concessioni assentite e che sono operativi, dove sono e quanti sono, sia quelli che sono programmati in quanto già finanziati e assentiti nelle convenzioni, sia quelli bloccati a vario titolo, nonché quello che dal nostro punto di vista è possibile fare per le nuove opere, ben consapevoli che questo è un mercato che deve essere allargato; nessuno pensa che chi è nel recinto sta dentro e chi è fuori non entra, anzi il contrario. Probabilmente la nostra esperienza può essere messa a fattor comune, dal punto di vista delle istituzioni, per le gare che si vorranno fare; nessuno vuol condizionare nessuno. Avere cognizione – lo reputo un fatto costruttivo – di come chi ha esperienza vede le regole e le sistemazioni per le nuove opere secondo me dà due garanzie: la prima, che sicuramente (magari a vantaggio di chi la propone, ma sarà poi compito delle istituzioni fare le verifiche) è cosa fattibile; la seconda, che nel caso fosse messa in gara c'è chi la fa.

Dopodiché, il Governo, le istituzioni faranno tutto ciò che ritengono, e dove vogliono, per tutte le gare necessarie, che noi auspichiamo, nel modo più trasparente. Credo però che questo sia un approccio che consente di capirci in modo concreto. Quindi, c'è una parte assolutamente doverosa e concreta, che riguarda ciò che ci tocca fare; c'è un'altra parte in *pipeline* che faremo se si sbloccano le condizioni attuali; questo è ciò che ci compete in senso stretto. Stiamo studiando alcune proposte, che non sono dei concessionari attuali, ma rappresentano esigenze che verificiamo nel settore infrastrutturale; interventi che vanno sottoposti a gara e non fanno parte dell'esistente.

FILIPPI Marco (*PD*). Mi scusi l'irriverenza, ma c'è una parte preliminare, che sta a monte degli interventi previsti e sono quelli realizzati. Quanti interventi, dal punto di vista economico, sono stati già fatti rispetto non dico ai 18 miliardi complessivi, ma ai 10 miliardi – se ho ben capito – delle convenzioni già approvate e riportate nella nuova convenzione unica? Grosso modo, come stima, un 20 per cento, 30 per cento, 10 per cento, 5 per cento?

SCHINTU. Non è una percentuale che mi sento di dare.

FILIPPI Marco (*PD*). Apprezzo i suoi propositi rispetto alla necessità di fornire schede assolutamente leggibili. Però, ripeto, c'è anche una parte preliminare, che riguarda quanto fino ad oggi è stato realizzato e dove.

PALENZONA. Lo faremo avere a giorni.

MENARDI (*PdL*). Mi è parso che il tono dell'audizione si sia concentrato sulla specificità del momento; invece, nel nostro programma di indagine conoscitiva il livello voleva essere diverso, tant'è che ascolteremo anche i rappresentanti delle Ferrovie, e così via. Sotto questo profilo, chiederei al dottor Palenzona chiarimenti sulla clausola del subentro. Va da sé che vi siano lavori fatti o non fatti, o nuovi lavori all'interno di

una concessione. L'argomento che vogliamo sviscerare è quando comincia e quando termina la concessione, alla luce della vostra esperienza, in cui – passatemi l'improprietà di ciò che sto per dire, ma credo serva a chiarire – siete diventati concessionari non per la realizzazione di un'opera autostradale, ma per la gestione. Il tema delle tariffe diventa esplosivo – se vogliamo dirla così – perché è del tutto evidente che se il concessionario appartiene al Tesoro, si realizza un introito, un extragettito che confluisce nelle casse dello Stato, rispetto alla pluralità della spesa. Nel caso di specie, invece, l'eventuale extragettito – non voglio discutere se ci sia o meno – rimane nelle casse del concessionario. Tenuto conto di questo, dunque, la variabile traffico può diventare importante.

PRESIDENTE. Vorrei rispondere io alle osservazioni del senatore Menardi.

La Commissione ha avviato questa indagine conoscitiva per studiare il sistema delle concessioni, fondamentale nel nostro Paese, considerato che a tale istituto si ricorre in molti settori (pensiamo alle concessioni demaniali per porticcioli, porti e simili). Nell'ambito dell'indagine conoscitiva, la settimana prossima ascolteremo anche il presidente dell'ANAS, che ha già confermato la sua presenza, e sarà sicuramente un'audizione molto interessante.

Il problema centrale nel settore delle concessioni, come ha detto il presidente Palenzona e come tante volte abbiamo osservato, è che non è possibile recitare tante parti in commedia, facendo cioè il concedente, il concessionario, il realizzatore di importanti investimenti e il gestore.

Ciò che ci interessa, e mi ricollego in questo modo all'osservazione svolta da ultimo del senatore Menardi, è raccogliere il maggior numero di informazioni, soprattutto da coloro che hanno esperienza sul campo – quindi dagli operatori, come abbiamo fatto oggi – per valutare se eventuali distorsioni nel sistema delle convenzioni autostradali sono originate da norme scritte male. A tale proposito, mi ha molto colpito, ad esempio, un aspetto che il presidente Palenzona ha richiamato oggi, e che è stato più volte sottolineato dallo stesso Presidente dell'ANAS, in relazione alle procedure infinite che si richiedono per giungere al termine di un *iter* approvativo. Può anche darsi che i passaggi previsti siano tutti necessari, però dobbiamo dare agli operatori certezze sui tempi di approvazione; altrimenti, come spesso accade, si determina una serie di lungaggini procedurali, oltre al fatto che, alla fine dell'*iter*, lo stesso può addirittura essere rimesso in discussione, ad esempio, dalla Corte dei conti.

La mia impressione è che, a differenza dell'Italia, negli altri Paesi europei – dove pure si discute tanto, probabilmente più che da noi – quando si arriva alla fine dell'*iter* la decisione ultima è operativa e non può più essere contestata da nessuno, neppure dalla giustizia amministrativa, cui il terzo che non si ritiene tutelato ha diritto di ricorrere.

DE TONI (*IdV*). Pensiamo soltanto alla BreBeMi, che è ferma da un anno e mezzo!

PRESIDENTE. Pertanto, anche alla luce delle osservazioni svolte da ultimo dal senatore Menardi, saremmo grati al presidente Palenzona se, oltre a trasmetterci le schede sulla situazione delle concessioni ancora *in itinere*, ci aiutasse a capire quali modifiche il Parlamento potrebbe introdurre per favorire il miglior funzionamento del sistema.

Ringrazio il Presidente dell'AISCAT per il suo contributo, nonché per la sua chiarezza espositiva e dichiaro conclusa l'audizione odierna.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,10.

