



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 2

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**

34^a seduta: martedì 14 ottobre 2008

Presidenza del presidente GRILLO

INDICE

Audizione del Presidente dell'ANAS S.p.A.

* PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 12 e passim		* CIUCCI	Pag. 3, 5, 16 e passim
FILIPPI Marco (PD)12, 15, 18			

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Sigle 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 di ANAS S.p.A., dottor Pietro Ciucci, il Direttore centrale relazioni esterne e rapporti istituzionali di ANAS S.p.A., dottor Giuseppe Scanni, il Capo servizio stampa e comunicazione media, dottor Mario Avagliano, il Capo ispettorato di vigilanza concessioni autostradali, architetto Mario Coletta e il Capo servizio rapporti istituzionali, avvocato Roberta Lancetti.

I lavori hanno inizio alle ore 14,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Presidente dell'ANAS S.p.A.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul sistema delle concessioni nei settori dei trasporti e dei servizi pubblici, sospesa nella seduta del 1° ottobre.

È oggi in programma l'audizione del Presidente dell'ANAS, che ringrazio per essere intervenuto. Il dottor Ciucci è accompagnato dal dottor Giuseppe Scanni, Direttore centrale relazioni esterne e rapporti istituzionali di ANAS S.p.A., dal dottor Mario Avagliano, Capo servizio stampa e comunicazione media, dall'architetto Mario Coletta, Capo Ispettorato di vigilanza concessioni autostradali e dall'avvocato Roberta Lancetti, Capo del Servizio rapporti istituzionali.

Prima di dare la parola al dottor Ciucci, ricordo nuovamente che l'obiettivo dell'indagine conoscitiva è il regime delle concessioni stradali in Italia. La Commissione, anche se in sede diversa, ha lungamente discusso di quelle strade che dalle Regioni vengono ritrasferite all'ANAS e molti colleghi sono interessati a conoscere la sua opinione sull'argomento. Non abbiamo infatti dimenticato il tempo in cui le Regioni spingevano per avere in gestione larghi tratti dell'Aurelia, ad esempio in Liguria o in Toscana, laddove attualmente registriamo una linea in controtendenza.

Vorremmo conoscere l'opinione dell'ANAS sul funzionamento delle concessioni e sui correttivi che sarebbe necessario apportare, dal punto di vista operativo e legislativo, sull'attuale sistema, dal momento che il regime concessorio è molto importante nel nostro Paese e vorremmo porre in essere interventi migliorativi.

CIUCCI. Signor Presidente, ringrazio lei e gli onorevoli senatori per avermi invitato oggi a fornire un contributo, anche perché il tema oggetto dell'indagine conoscitiva in titolo è particolarmente importante per l'attività dell'ANAS.

Per quanto riguarda la retrocessione all'ANAS di alcune tratte stradali – in passato trasferite alle Regioni e da queste alle Province – ed in particolare quella del tratto ligure della strada statale Aurelia (SS1), ne abbiamo discusso a lungo sia con il Presidente della Regione Liguria che con le Province interessate, partendo da una rilevazione, a mio avviso, abbastanza sorprendente. Quando sono approdato, nel luglio 2006, alla presidenza dell'ANAS ho scoperto una realtà che da utente non avevo percepito: in Italia i criteri di classificazione della rete stradale sono piuttosto disomogenei e disorganici e non sono affatto definiti – almeno, questa è stata la mia iniziale impressione – secondo un disegno mirante ad individuare i percorsi strategici a livello nazionale, ma sono piuttosto il risultato di una serie di trattative condotte a livello regionale che hanno portato al trasferimento di gran parte della rete a quelle Regioni che hanno sostenuto in passato posizioni più oltranziste, a differenza di altre con le quali il dialogo è stato più equilibrato e flessibile. Dalle suddette trattative è conseguito, ad esempio, nel caso dell'Aurelia (SS1) – la cui valenza strategica nazionale è indubitabile – che il tratto ligure (considerato di interesse regionale) è stato trasferito alla Regione, mentre i restanti, come quelli toscano e laziale, erano e sono tutt'ora gestiti dall'ANAS. Esistono numerose situazioni analoghe nella rete nazionale e vi sono tratti stradali che uniscono tra loro più Regioni che improvvisamente cessano di essere gestite dall'ANAS per diventare di competenza regionale – o viceversa – con scarsa coerenza e omogeneità di criteri di classificazione.

L'ANAS lavora da tempo alla definizione di una rete a maglie chiuse che individui percorsi che siano effettivamente di valenza strategica nazionale e che agevolino la stessa gestione e manutenzione della rete. Vorrei citare l'esempio della rete stradale del Friuli che, all'inizio del 2008, è stata in massima parte trasferita dall'ANAS alla Regione: la competenza dell'ANAS è ora limitata a poco meno di 200 chilometri in tutta la Regione, oltretutto collocati in zone di confine separate tra loro e con il resto della rete. Registriamo fattispecie analoghe anche in Lombardia, dove, per andare da una strada di competenza dell'ANAS ad un'altra, si devono talvolta percorrere cento chilometri. Il problema non sta quindi nell'utilizzazione di strade gestite da amministrazioni regionali o provinciali, quanto nella non economicità dei costi necessari per il presidio di strade che sono, per l'appunto, separate e distanti.

Con la Regione Liguria abbiamo svolto un'attività di stretto coordinamento che ha portato alla proposta del Governo che mi auguro sia stata giudicata positivamente dalla Commissione. Analogamente, in Abruzzo, già in precedenza, erano stati posti in essere alcuni interventi di aggiustamento della rete stradale. Abbiamo recentemente firmato con la Regione Piemonte un accordo di collaborazione che prevede l'istituzione di tavoli tecnici per elaborare un inventario dell'intero patrimonio infrastrutturale della Regione ai fini dell'individuazione di una funzionale ripartizione di competenze e, se necessario, di eventuali aggiustamenti nel regime attuale delle concessioni, con la possibilità di scambi tra le attuali competenze.

Mi auguro di aver risposto esaurientemente alla sua domanda, signor Presidente. Non ho con me alcuna documentazione sull'argomento, ma se lo ritiene opportuno mi dichiaro disponibile ad intervenire nuovamente presso la Commissione su questo tema specifico.

PRESIDENTE. La ringrazio, presidente Ciucci, per il suo chiarimento. La prego ora di proseguire la sua esposizione sul tema oggetto dell'audizione odierna.

CIUCCI. Sul tema delle concessioni autostradali – sui cui numeri cercherò di essere sintetico – stiamo predisponendo un documento che consegneremo agli atti della Commissione entro domani. A fronte di una rete autostradale di 6.588 chilometri, la parte in concessione è pari a 5.694 chilometri. I restanti chilometri, gestiti direttamente dall'ANAS, si riferiscono ad autostrade senza pedaggio, come la Salerno-Reggio Calabria, il Grande raccordo anulare, la Roma-Fiumicino e i numerosi raccordi autostradali distribuiti nel Paese.

Se questa è l'estensione chilometrica, la valenza economica in termini di fatturato (parliamo a questo punto delle autostrade a pedaggio) è di circa cinque miliardi di euro. A tanto, infatti, ammontano i pedaggi pagati ai caselli; è una cifra abbastanza costante negli ultimi anni, con margini di crescita limitati. Recentemente il traffico ha registrato qualche rallentamento e nel 2008, forse per la prima volta dopo numerosi anni, è stata registrata, ad oggi, una variazione di segno negativo, legata – è inutile che lo dica – all'andamento generale dell'economia.

Non mi soffermo sulle modifiche che si sono succedute negli ultimi due anni per quanto attiene la normativa, a partire dall'articolo 12 del decreto-legge n. 262 del 2006, che poi ha assunto altre numerazioni nell'ambito prima della legge di conversione e poi della modifica apportata dalla legge finanziaria per il 2007. Tornerò comunque su alcuni aspetti fondamentali di queste innovazioni.

Una delle prime misure che ho adottato appena insediato come presidente dell'ANAS, nel novembre 2006 (sono stato nominato presidente nel luglio 2006), è stata separare le attività di vigilanza sulle concessioni autostradali dalle funzioni operative dell'ANAS. Abbiamo perciò costituito, ancora prima che tale autonomia fosse prescritta per legge, un ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali, di cui l'architetto Coletta è il responsabile, che risponde direttamente al presidente dell'ANAS e che ha ereditato dalla precedente Direzione centrale autostrade e trafori soltanto le attività di carattere ispettivo e non quelle di carattere gestionale. Quindi, questa struttura non gestisce, ad esempio, le autostrade di diretta pertinenza dell'ANAS, mentre prima lo faceva. Vi è dunque una separazione, nell'ambito dell'ANAS, ai limiti della terzietà.

Tale concetto di autonomia, di piena separazione dal punto di vista organizzativo, amministrativo, finanziario e contabile, è stato poi definito nella legge finanziaria per il 2007 (legge n. 296 del 2006) al comma 1023, che prevedeva che i Ministri competenti (quindi, il Ministro vigilante delle

infrastrutture e il Ministro azionista dell'economia) con proprio decreto fornissero le direttive per realizzare questa separazione che ANAS in via spontanea aveva anticipato di qualche mese. Ciò è avvenuto nel luglio 2007, con l'indicazione delle attività principali da svolgere e dell'organizzazione di base delle attività. Conseguentemente, abbiamo operato alcuni aggiustamenti per renderla ancora più aderente alle direttive ministeriali.

Oggi, l'attività di ispettorato si suddivide in tre aree principali: l'area delle attività ispettive, l'area della vigilanza e quella gestionale. Abbiamo uffici in quattro città (Genova, Bologna, Roma e Catania) e cinque sezioni distaccate (Torino, Milano, Bolzano, Venezia e Pescara). Essendovi una rete distribuita in tutto il territorio, l'attività di vigilanza non può che essere sviluppata attraverso uffici il più possibile vicini alla rete stessa. Vi è un'autonomia organizzativa interna tra la vigilanza e le altre attività dell'ANAS (insisto su questo aspetto, perché è importante), come vi è un'autonomia economica ed amministrativa, poiché l'ispettorato ha un suo bilancio, ha i suoi costi, ha le sue fonti di copertura, previste dalla legge finanziaria per il 2007. Riteniamo pertanto di avere attuato le direttive che sono state date all'ANAS a questi fini.

La normativa prevista con il decreto-legge n. 262 del 2006, che ha subito, come ricordavo, diverse modifiche fino a quanto previsto dalla legge finanziaria 2007, prevedeva la stipula della cosiddetta convenzione unica con le società concessionarie. Il termine «unica» non deve trarre in inganno: non deve essere interpretato – come senz'altro gli onorevoli senatori già sanno – nel senso di convenzione uguale per tutte le concessionarie. Si parla di convenzione unica perché sostituiva una situazione in cui quasi tutte le concessionarie avevano una convenzione ed una serie di atti aggiuntivi: Autostrade per l'Italia, che è la principale società concessionaria, credo fosse quella che ne contava di più. L'intendimento era dunque quello di sostituire un unico testo ai tanti precedenti, non di individuare una convenzione uguale per tutti. Tali nuove convenzioni dovevano tenere conto, comunque, di alcuni elementi essenziali riguardanti la regolazione tariffaria (che doveva essere correlata all'evoluzione del traffico, ai diagrammi dei costi, anche finanziari, al tasso di efficienza delle concessionarie), la destinazione degli extraprofiti eventualmente ottenuti dalla gestione, la destinazione degli extraprofiti derivanti anche da maggiori traffici rispetto a quelli previsti nel piano finanziario.

Tra le modifiche previste da questa nuova regolamentazione (sarebbe lungo esaminarle tutte, ma se la Commissione ritiene ovviamente possiamo farlo) una era particolarmente importante: l'ampliamento dei poteri di vigilanza e di ispezione del concedente ANAS, che in precedenza aveva pochi poteri da esercitare per controllare effettivamente ciò che le concessionarie facevano. In particolare, aveva una limitata capacità di sanzione. Come è stato rilevato, non da me ma da varie indagini, dal Parlamento, dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, la sanzione coincideva con la decadenza, cioè con la cancellazione della concessione. Ovviamente era una misura talmente traumatica, talmente violenta (immaginatela applicata, ad esempio, ad Autostrade per l'Italia) che di fatto non è

stata mai applicata. La nuova normativa, invece, oltre ad attribuire all'ANAS maggiori poteri di vigilanza (ho ricordato prima l'organizzazione che l'ANAS si è data), ha introdotto la possibilità di sanzioni e penalità graduate rispetto agli inadempimenti, i cui importi (in base ai disciplinari che nel frattempo abbiamo scritto e che sono parte integrante, ad esempio, della convenzione rinnovata con l'ASPI) vanno da un minimo di 25.000 ad un massimo di 150.000 euro. Ovviamente, le sanzioni possono essere ripetute (c'è un tetto massimo) e per l'inadempimento grave resta sempre la risoluzione della convenzione. Prima di arrivare a questa però, c'è tutto un percorso graduale che rende effettivo ed efficace il controllo da parte dell'ANAS.

Per quanto riguarda il rinnovo delle convenzioni, in base al rinvio della norma, si sono succedute una serie di delibere da parte del CIPE, l'ultima delle quali, del giugno 2007, fissa i criteri da seguire per il loro rinnovo e prevede un *iter* complesso. Vi è una fase di trattativa tra concedente (l'ANAS) e concessionari, che termina con un accordo e la sottoscrizione, tra l'ANAS e il concessionario di uno schema di convenzione. Inizia quindi l'*iter* approvativo e l'esame del CIPE, che si avvale del NARS, che può concludersi con l'approvazione o con richieste di modifica; la delibera di approvazione deve essere registrata dalla Corte dei Conti; segue l'esame da parte delle Commissioni competenti del Senato e della Camera, la definizione di un nuovo testo (se, come è sempre successo, intervengono richieste di modifiche), la firma della nuova convenzione e la registrazione da parte della Corte dei conti. Si tratta, pertanto, di un numero significativo di passaggi, che richiedono svariati mesi, tra la firma dello schema di convenzione e la possibile data di efficacia della convenzione medesima. Ognuna delle suddette fasi richiederebbe una lunga trattazione e, ove richiesto, sono pronto a tornare su tali aspetti.

Quanto alla situazione attuale delle convenzioni, le società concessionarie interessate da questo rinnovo sono 24, mentre le convenzioni sono 25, perché una di tali società ha due distinte convenzioni con due diversi tratti da gestire. Nelle suddette convenzioni non sono comprese quelle che fanno capo alla società Concessioni autostradali lombarde, costituita da ANAS e Regione Lombardia nel 2007, che riguardano la BreBeMi, la Pedemontana e la tangenziale est esterna di Milano.

L'ANAS ha rinnovato 11 convenzioni. Come è noto alla Commissione, una di queste ha seguito per intero l'*iter* procedurale previsto dalla legge, fino alla stipula della convenzione definitiva e la registrazione da parte della Corte dei Conti: si tratta della convenzione con la società Asti-Cuneo. Le dieci restanti convenzioni, sono state approvate e conseguentemente sono divenute efficaci con un provvedimento di legge all'inizio di giugno del corrente anno. Tra di esse rientra la convenzione con l'ASPI: lo schema di convenzione è stato stipulato nell'ottobre 2007 ed è divenuto efficace con la richiamata legge n. 101 del giugno 2008.

Mi permetto di ricordare che tra le innovazioni previste nelle convenzioni rinnovate vi è l'introduzione e lo sviluppo dell'istituto del subentro.

Il rinnovo di molte convenzioni prevedeva la realizzazione di significativi investimenti, che non potevano però trovare l'ammortamento e la remunerazione nella durata della concessione. Tuttavia, non si voleva gravare l'utenza con eccessivi aumenti tariffari, né far ricorso a contributi di tipo pubblico (considerati i noti problemi della finanza pubblica), né tanto meno la normativa europea permetteva di ricorrere alla proroga delle concessioni. Di conseguenza, si è pensato di suddividere l'onere dell'investimento su un periodo di tempo che va oltre la durata della concessione: alla sua scadenza vi è un importo, il valore di subentro, che il nuovo concessionario, scelto in esito alle procedure di gara, dovrà accollarsi nei confronti della precedente concessionaria.

In tal modo è stato reso possibile un piano di investimenti complessivo molto più significativo. Mi limiterò a menzionare soltanto due cifre. Le convenzioni rinnovate (sia le 11 di diretta pertinenza dell'ANAS, sia le due con BreBeMi e Pedemontana lombarda, che fanno capo al concedente CAL, ossia alla società Concessioni autostradali lombarde) prevedono complessivamente investimenti per 33 miliardi di euro, mentre l'entità del valore di subentro alle diverse scadenze risulta pari a circa 8 miliardi di euro. Si tratta di dati che rendono evidente come tale istituto, introdotto per la prima volta in maniera così significativa nelle convenzioni autostradali, abbia consentito di realizzare un piano di investimenti più rilevante. Il valore di subentro – il presidente Grillo lo sa bene – è stato previsto nel secondo decreto correttivo al codice degli appalti come un'importante possibilità quando si mette in gara un *project finance* o una concessione. L'obiettivo è quello di ripartire l'investimento con una durata maggiormente vicina alla vita utile dell'investimento stesso. La vita utile di un'autostrada, ad esempio, eccede senz'altro i trent'anni, che rappresenta la normale durata di una concessione.

Non so se il Presidente ritiene opportuno che mi soffermi sulla convenzione con l'ASPI, indubbiamente la più importante e alla quale sono state riservate molte attenzioni anche dopo il provvedimento di approvazione parlamentare con la citata legge del giugno 2008. Più specificamente, ci si è soffermati sull'aspetto innovativo della formula tariffaria, che, come ricorderete, prevede il riconoscimento di una percentuale del 70 per cento dell'inflazione consuntivata nell'anno precedente, senza mettere in giusta evidenza una corretta valutazione di tale formula ed una serie di elementi, anche negoziali, inseriti nel testo della convenzione, che indubbiamente vanno tutti a favore dell'utenza.

Vorrei inoltre ricordare che la direttiva del CIPE del giugno 2007 non si applicava all'ASPI, poiché prevedeva esplicitamente che fosse applicabile per i nuovi investimenti, per le nuove concessioni nonché per le concessioni o concessionarie che chiedevano il riequilibrio del piano finanziario. L'ASPI non ha fatto richiesta in questo senso. Come ripeto, quanto previsto dalla direttiva del CIPE del giugno 2007, già richiamata, non era applicabile automaticamente alla convenzione con l'ASPI. Da utente, ritengo che tra gli aspetti rilevanti della convenzione con l'ASPI vi sia la regolamentazione del rischio lavori. L'ASPI assume infatti totalmente il

rischio degli extracosti su tutto il piano degli investimenti, quindi sia sul vecchio piano del 1997, sia sul nuovo piano definito nella convenzione del 2002. Nel caso in cui i costi – anche se ciò appare poco probabile – dovessero rivelarsi inferiori a quanto previsto nel piano, la differenza verrà accantonata.

Quanto al problema del ritardo degli investimenti, si prevede come misura compensativa l'accantonamento dei benefici finanziari acquisiti per effetto di tale ritardo e la definizione di linee di credito finanziarie dedicate in via esclusiva alla realizzazione di taluni investimenti. Da un punto di vista economico, pertanto, al ritardo non consegue un vantaggio nel conto economico della concessionaria. Ovviamente mi riferisco a un genere di ritardi che non siano dovuti a comportamenti dolosi, bensì a lungaggini procedurali o a contenziosi, che registriamo spesso anche in sede ANAS per effetto della complessità delle procedure di realizzazione di un investimento. Nel caso in cui si tratti di inadempimenti gravi, vi sarà la risoluzione o altro tipo di sanzione.

Quindi, da un punto di vista economico, gli effetti vengono sterilizzati ed i vantaggi accantonati nel bilancio; da un punto di vista finanziario, quel denaro e quelle linee di credito destinati a realizzare quegli investimenti non possono essere utilizzati per fare altro: mi sembra un aspetto importante.

Vi è un vincolo di solidità patrimoniale che deve essere rispettato, per cui il debito non può superare un certo rapporto con i flussi finanziari della gestione: anche questo, considerando il livello di indebitamento delle società, è un elemento di solidità importante.

Sono stati aumentati il canone di concessione (dall'1 al 2,4 per cento) e di subconcessione (dal 2 al 5 per cento): quest'ultimo, per le concessioni già in essere (le più importanti riguardano le aree di servizio); per le nuove concessioni, invece, il canone è pari al 20 per cento delle *royalties*.

Abbiamo previsto due miliardi in più di investimenti, senza aumenti tariffari, e l'impegno a sviluppare la progettazione di un elenco di nuove opere; il rischio di progettazione è previsto a carico della società, in quanto spetta al Ministero delle infrastrutture e all'ANAS decidere se fare le opere o meno. Soltanto in quel momento, per le opere da realizzare, verrebbe definita la componente tariffaria spettante alla Società.

È stato inserito il tema delle sanzioni e delle penali che ricordavo prima ed è stata cancellata dalla formula – e arriviamo a parlare dell'adeguamento tariffario – una componente che aveva pesato fortemente negli aumenti tariffari passati, il cosiddetto fattore di qualità. La formula in vigore anche per l'ASPI prima dell'efficacia della nuova convenzione, era legata al recupero dell'inflazione reale, non di quella programmata (l'ASPI era l'unica concessionaria che aveva questa possibilità), ridotta con un coefficiente di efficienza gestionale, aumentata di un coefficiente di miglioramento qualitativo. Quest'ultimo, che aveva inciso in misura assai significativa negli aumenti tariffari registrati, ora non è più presente nella nuova formula, ma gioca, al contrario, un ruolo diverso: nell'ipotesi in cui la qualità del servizio offerto subisca una variazione, scatta non un pre-

mio, se si dà qualità, ma una sanzione o una penale se questa qualità non viene offerta al livello concordato.

Anche in questo caso, si potrebbe dire ancora molto, ma preferisco concentrarmi sull'aspetto tariffario nel suo complesso. Se facciamo i conti con i prossimi cinque anni di tariffa, in base alla nuova formula o alla precedente, risulta che il livello tariffario, con la nuova formula, è più basso del 6 per cento rispetto a quello realizzabile con la vecchia. Questo 6 per cento non è per un anno, ma è un gradino – per così dire – che rimane costante per tutto il resto della durata della concessione.

Non vorrei essere troppo tecnico, ma vorrei dare alcuni spunti e fare chiarezza su un tema che, a volte, non è stato dipanato con attenzione. Nella vecchia formula, quella del *price cap*, vi è una componente che ricordavo prima, ossia quella del recupero di efficienza (quindi, l'inflazione reale registrata meno quest'efficienza, più la qualità, dava l'aumento tariffario complessivo). Abbiamo detto che la qualità non vi è più, ma qualcuno ha detto che viene meno anche l'incentivo all'efficienza, che in realtà è rappresentato nella nuova formula dal «delta» tra il 70 ed il 100 per cento dell'inflazione.

Se con i complessi calcoli e scarti quadratici medi e quant'altro è necessario per calcolare quella «x» di efficienza che riduceva l'aumento tariffario, andiamo ad applicare questa formula per il periodo successivo al 2012 (fino a quell'anno essa è già definita per legge) e confrontiamo cosa accadrebbe dopo quell'anno con la nuova formulazione, abbiamo ancora una volta un risultato che vede favorito l'utente. Già immaginando un tasso medio d'inflazione del 2 per cento, quest'affermazione è verificata; ovviamente, qualora – ahinoi – l'inflazione dovesse essere più alta, ciò giocherebbe a vantaggio dell'utente e penalizzerebbe la società concessionaria. Perché il 70 per cento dell'inflazione? Abbiamo fatto riferimento, anche qui, all'esperienza di altri Paesi europei: in Francia viene applicato il 70 per cento; in Spagna viene dato un aumento pari al 100 per cento dell'inflazione, in Portogallo al 90 per cento. In tutti i casi, ai recuperi dell'inflazione vengono associati ulteriori aumenti là dove vi sono piani di investimenti da realizzare.

Vorrei citare pochi numeri, per dare un'idea di cosa significa per noi il controllo sulle concessionarie. Abbiamo pubblicato un fascicolo sull'attività svolta a tutto il 2007, che consegniamo alla Commissione; è un tomo impegnativo, che – società per società – dà i risultati dell'attività e dei controlli effettuati. Nello scorso anno, il 2007, abbiamo compiuto 440 visite ispettive alle concessionarie, rilevando oltre 3.000 casi di non conformità, sanati poi per oltre il 70 per cento a consuntivo. Abbiamo effettuato 250 visite ai cantieri di lavori in corso e 34 ai fini della verifica della sicurezza. Si tratta, quindi, di numeri a mio avviso importanti sull'intensità dei controlli che l'ANAS svolge sulle concessionarie. Nel 2007 hanno avuto luogo, come detto, oltre 400 visite ispettive, cui se ne sommano oltre 200 nei cantieri. Già nei primi nove mesi del 2008 abbiamo superato le 500 visite ispettive sulle concessionarie, tra le prime visite e quelle effettuate per verificare che quanto rilevato in precedenza

sia stato sanato e i casi di non conformità siano stati trasformati in casi di conformità.

Due aspetti importanti dell'attività di controllo riguardano sia gli investimenti, sia le richieste di aumenti tariffari; anzi, ci avviciniamo ora alla fase di istruttoria per le richieste di aumenti tariffari per il prossimo anno.

Non voglio annoiarvi citando troppi numeri sul tema degli investimenti, anche se siamo in grado di riferirveli tutti per poter rispondere a gran parte delle domande. In sintesi, c'è un notevole recupero in termini di investimenti da parte delle concessionarie negli ultimi due anni: questo vale tanto più per le concessionarie, esclusa Autostrade per l'Italia, che è quella con il piano più importante (rasenta i 20 miliardi di euro per investimenti). Con gli investimenti effettuati nel primo semestre del 2008, considerando quanto prevedeva il piano dal 2000 al 2008 (cito soltanto questi due numeri), le concessionarie – esclusa Autostrade per l'Italia – hanno raggiunto il 100 per cento degli investimenti programmati. Qualcuno ha fatto di più, qualcuno di meno, ma la media del recupero si attesta intorno ai 5,7 miliardi di euro di investimenti effettuati, che erano quelli previsti per tutte le società concessionarie, esclusa l'ASPI.

La situazione dell'ASPI, infatti, è diversa: abbiamo un piano molto più impegnativo; forse ricorderete che vi era un vecchio piano del 1997, che riguardava essenzialmente la Variante di Valico, con una percentuale più alta di realizzazione. Ci si attesta oltre il 60 per cento per quanto riguarda gli investimenti previsti nel piano del 1997, mentre i numeri sono molto più bassi (siamo circa al 20 per cento) per quanto riguarda gli investimenti previsti dal quarto atto ingiuntivo, per una media complessiva che supera il 45 per cento; questi i numeri di Autostrade per l'Italia.

Teniamo presente, peraltro, che il discorso tariffario viene riconosciuto, per quanto riguarda i nuovi investimenti, dal IV° atto aggiuntivo in funzione di quelli effettivamente realizzati: quindi, se gli investimenti vengono fatti, vi è l'aumento tariffario, mentre, se non sono effettuati non vi è alcun aumento.

In relazione agli aumenti tariffari (mi avvio alla conclusione, signor Presidente, ma le considerazioni da svolgere sul capitolo delle concessionarie autostradali sarebbero molte), vorrei far notare che l'ANAS, già con riferimento agli aumenti tariffari del 1° gennaio 2007 e a quelli a partire dal 1° gennaio 2008, ha applicato un criterio sinallagmatico tra investimenti effettuati e aumenti tariffari autorizzati, bloccando gli aumenti tariffari di quelle società che erano in ritardo sugli investimenti ovvero sulle manutenzioni. Infatti, in circa la metà dei casi, sia nel 2007 che nel 2008, le richieste di aumento tariffario non hanno avuto seguito e i rincari sono stati sospesi in tutto o in parte. Facendo una media di tutte le concessionarie, tenendo conto del peso di ciascuna, nel 2007 la richiesta complessiva ponderata del settore era per l'aumento del 3,7 per cento a valere dal 1° gennaio 2007, ma è stato autorizzato lo 0,8 per cento circa; nel 2008 il valore medio ponderato, tenendo conto del peso di ciascuna, era

del 4,34 per cento, mentre l'autorizzato è stato circa la metà (il 2,3 per cento). L'attività di controllo e l'istruttoria poste in essere dall'ANAS sono state particolarmente efficaci ed attente, ovviamente previa approvazione dei competenti Ministeri.

Vorrei infine porre in evidenza che l'attività dell'ANAS negli ultimi due anni – ed è per tale ragione che mi sono soffermato sui numeri – si è contraddistinta per lo sforzo teso a recuperare il controllo sulle concessionarie, in ciò avvalendosi dei nuovi poteri che la legge le ha riconosciuto – propri di una struttura più efficace – e delle risorse che sono state destinate in via esclusiva all'attività di vigilanza. Ho già ricordato le numerose visite ispettive e il controllo su investimenti e aumenti tariffari.

Attualmente ci stiamo occupando del rinnovo delle convenzioni: ne sono già state rinnovate 11 e ne restano da rinnovare altre 11. Siamo esattamente a metà strada. Stiamo al momento definendo il testo delle convenzioni anche con la partecipazione dell'AISCAT su richiesta delle concessionarie associate. Sono testi il più possibile omogenei, tenuto conto delle diverse fattispecie affrontate (con o senza equilibrio e con o senza investimenti).

La preoccupazione dell'ANAS è legata alla disciplina attualmente vigente per l'approvazione degli schemi di convenzione che contiamo di stipulare di qui a fine anno. Come ricordavo prima, il momento della stipula è il punto di partenza della lunga fase d'approvazione delle convenzioni: il nostro timore è che, nel rispetto della tempistica minima prevista dalla normativa, le nuove convenzioni non possano entrare in vigore prima della metà del 2009.

PRESIDENTE. Dottor Ciucci, per l'esiguità dei tempi a disposizione, non ho voluto interromperla, in primo luogo perché le sue osservazioni sono parse a me – e certamente anche ai colleghi – molto interessanti, ma anche perché l'ANAS, nell'indagine conoscitiva in corso, è un interlocutore molto importante. Valuteremo dunque se non sia il caso di rinviare il seguito dell'audizione odierna ad altra seduta.

Ho preso atto con piacere che inizia a funzionare l'istituto del cosiddetto subentro che avevo proposto e che il ministro Di Pietro introdusse con la direttiva del 2007. Per la verità, immaginavo che funzionasse più per le aree svantaggiate del Paese che per il Nord, dove non credevo se ne avvertisse l'esigenza.

Prima di lasciare la parola ai senatori che desiderano rivolgerle domande di chiarimento, la invito a consegnare alla Commissione quanto prima la pregevole relazione da lei citata che quantifica e fotografa il lavoro svolto dal servizio di Ispettorato e vigilanza.

FILIPPI Marco (PD). Presidente Ciucci, come lei di certo saprà, la Commissione inizierà domani l'esame della proposta di istituzione di una Commissione di inchiesta sulle concessioni autostradali. In tale ambito molti sono gli aspetti che non ci appaiono chiari; tuttavia, dal momento che è comunque impossibile in questa sede, per il poco tempo a

nostra disposizione, farne una completa disamina, concentrerò il mio intervento essenzialmente su una questione che lei ha tratteggiato, a mio avviso, non in maniera esaustiva: mi riferisco all'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali. In particolare, vorrei sottolineare due aspetti, il primo dei quali è il supposto conflitto di interessi in cui questo organismo si è trovato ad operare per il rinnovo delle convenzioni, in termini sia di utilizzo delle risorse assegnate, sia di rispetto della missione assegnatagli.

Lei stesso ricordava che l'ANAS ha, di fatto, istituito nel 2006 l'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali e che il Governo – e di conseguenza il Parlamento – con la legge finanziaria per il 2007 ha previsto che, con successivo decreto, fossero impartite all'ANAS le direttive per realizzare, anche attraverso la costituzione di apposite società, l'autonomia e la piena separazione organizzativa, amministrativa, finanziaria e contabile delle attività volte alla vigilanza e al controllo sui concessionari autostradali.

In data 30 luglio 2007 – come lei stesso ha ricordato – è stata emanata, a norma della succitata disposizione, la direttiva del Ministero delle infrastrutture, con riferimento specifico al comma 1023 dell'articolo unico della legge finanziaria per il 2007. Tale direttiva, al paragrafo 5, lettera *i*), prevede che l'ANAS provveda – cito testualmente – «ad una nuova articolazione della struttura organizzativa dell'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali la cui missione è quella di assicurare il rispetto formale e sostanziale degli obblighi contrattuali assunti da concessionari autostradali, gestendo le attività di alta sorveglianza e di verifica ispettiva, fornendo un adeguato livello d'informazione al Governo e al Parlamento sulle concessioni autostradali, nonché verificando annualmente tariffe e la definizione di *standard* di progettazione, manutenzione e costruzione per il mantenimento di adeguati livelli di sicurezza e trasporto autostradale nel rispetto delle condizioni contrattuali della normativa vigente e secondo le linee di indirizzo stabilite dal Ministero delle infrastrutture».

Abbiamo visitato il sito Internet dell'ANAS e tra i compiti assegnati all'Ispettorato di vigilanza e concessioni autostradali non figura – com'è giusto che sia – in nessun caso quello relativo alla negoziazione con i concessionari dei rinnovi delle convenzioni vigenti. Tuttavia, nella relazione sulla gestione del bilancio di esercizio 2007, l'ANAS ha rappresentato che – anche qui cito testualmente – «l'ispettorato di vigilanza concessioni autostradali ha avviato l'istruttoria con le 22 società concessionarie interessate dall'aggiornamento del piano economico e finanziario predisponendo gli schemi di convenzione unica, sottoponendoli alle società concessionarie e sviluppando il successivo *iter* approvativo». Di fatto, questi due termini, in evidente assoluta contraddizione, rendono manifesto che l'ANAS ha completamente disatteso lo spirito e le prescrizioni contenute nella legge e nella direttiva ministeriale, consentendo che la struttura che avrebbe dovuto verificare il rispetto degli obblighi contrattuali previsti per i concessionari e fornire il parere summenzionato al Parlamento ed al Governo sulle nuove convenzioni procedesse di fatto alla negoziazione e alla

revisione delle stesse, facendo venir meno il ruolo di indipendenza e di terzietà che le era stato assegnato. In tale contesto, appare scontato che la relazione richiesta dalla direttiva esprima un giudizio positivo, dal momento che il soggetto controllore è lo stesso che ha negoziato i termini delle nuove convenzioni. Mi riferisco, in particolare, a quella con Autostrade per l'Italia, i cui contenuti, tra l'altro, sono stati bocciati dal NARS e pesantemente criticati dall'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato.

Ciò premesso, chiedo ufficialmente di acquisire copia di tutte le convenzioni rinnovate ed approvate in base alla legge n. 101 del 2008 e delle valutazioni tecnico-economiche effettuate, al fine di meglio valutare i reali benefici per la collettività e lo Stato. Chiedo, inoltre, di conoscere, per ciascun soggetto appartenente all'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali, l'elenco di tutti gli incarichi attualmente ricoperti, assegnati sia dall'ANAS che da altri soggetti.

Venendo alla questione della gestione delle risorse, anche qui il riferimento ovviamente è alla legge finanziaria per il 2007, che ha innalzato il canone a carico dei concessionari dall'1 al 2,4 per cento dei proventi netti dei pedaggi e ha destinato il 42 per cento di tale canone direttamente all'ANAS, che a sua volta lo ha destinato alle attività di vigilanza e controllo sui predetti concessionari.

In data 30 luglio 2007, quindi nella stessa direttiva che ho segnalato precedentemente, è stato stabilito (sempre ai sensi del già citato comma 1023 della legge finanziaria per il 2007) che l'ANAS provvede a fissare i principi che regolano, di norma, l'assunzione del personale dell'Ispettorato di vigilanza concessioni autostradali a tempo indeterminato. Tali procedure devono essere comunque improntate alla trasparenza, predeterminazione ed oggettività dei relativi criteri di selezione. L'ammontare del canone - quello previsto per la concessione 2007 - destinato all'ANAS per l'attività di vigilanza e controllo sui concessionari autostradali è pari - lo si evince dal bilancio di esercizio 2007 - a circa 45 milioni di euro, più IVA, ed è stato utilizzato per soli 14.715.000 euro, rinviando agli anni successivi la quota non spesa, pari a circa 30 milioni di euro, oltre a quella che maturerà per gli stessi anni. Ebbene, è del tutto evidente l'oggettiva incapacità dell'ANAS di utilizzare tali ingenti risorse; pertanto, al fine di evitare un eventuale uso improprio di esse, chiedo formalmente di conoscere nel dettaglio questi aspetti, anche per suffragare la nostra richiesta di istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta. Vorrei conoscere, quindi, l'elenco di tutti i dipendenti della struttura dell'ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali alla data del 31 dicembre 2006, cioè prima dell'emanazione della direttiva ministeriale; le procedure ed i criteri di selezione adottati, con particolare riferimento al rispetto dei principi di trasparenza, predeterminazione ed oggettività dei suddetti; l'elenco nominativo, possibilmente con l'indicazione degli eventuali gradi di parentela, di tutte le nuove assunzioni effettuate dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali a far data dal 1° gennaio 2007; l'elenco nominativo, con l'indicazione di eventuali gradi di parentela con i dipendenti

della struttura, di tutti i nuovi incarichi di consulenza e/o collaborazione affidati dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali a far data dal 1° gennaio 2007.

Mi domando, infine, se in tale contesto non sia da valutare la possibilità di prevedere, magari con una norma da inserire nella prossima finanziaria, il trasferimento delle risorse non spese dell'ANAS all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che tra l'altro ha recentemente subito una drastica riduzione degli stanziamenti, indispensabili per lo svolgimento della propria attività istituzionale, e che aveva espresso un giudizio non proprio favorevole sul rinnovo delle convenzioni.

PRESIDENTE. Vorrei chiarire alcuni punti. Il senatore Filippi ha ricordato più di una volta nel suo intervento che il Gruppo che a lui fa capo ha assunto un'iniziativa per l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle concessionarie, presentando un atto parlamentare che domani esamineremo e valuteremo con attenzione. Faccio notare, però, che non siamo riuniti come Commissione di inchiesta, ma come Commissione in sede di indagine conoscitiva. Quanto al documento che ci ha appena consegnato il Presidente dell'ANAS, in tanti anni che sono in Parlamento è la prima volta che lo ricevo, quindi do atto al presidente Ciucci di questa sua sensibilità. Molte volte in passato abbiamo criticato lo scarso funzionamento dell'attività di controllo dell'ANAS, ma mai ci era stato dato un simile documento.

Quanto alla sollecitazione del senatore Filippi di acquisire le convenzioni stipulate, devo dire che informalmente le abbiamo già, perché le abbiamo chieste al Governo, che ce le ha fatte pervenire. Dunque, sono a disposizione di tutti i colleghi, tanto che molti le hanno chieste e ricevute.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, le abbiamo acquisite *brevi manu* dal Governo, mentre sarebbe opportuno richiederle ufficialmente: è un dettaglio formale, ma ha il suo valore. Inoltre, sarebbe opportuno che, oltre agli schemi di convenzione con i relativi allegati, vi fosse una valutazione tecnico-economica, effettuata da parte di chi ha stipulato le convenzioni, sui reali benefici per la collettività e lo Stato.

PRESIDENTE. Senatore Filippi, nel momento in cui l'ufficio di Presidenza della Commissione interloquisce con il Governo non vi è nulla di informale: è tutto formale. Quelli in nostro possesso sono documenti ufficiali, quello che abbiamo è un documento che dobbiamo assolutamente ritenere ufficiale. Naturalmente possiamo chiedere all'ANAS di integrare la documentazione, di specificare meglio alcuni aspetti, anche se non so come giudicare la richiesta all'ANAS di conoscere i criteri di valutazione per le assunzioni. Intendo dire che da questo punto di vista c'è autonomia, non è una funzione di Governo, anche se il Parlamento può chiedere di tutto.

CIUCCI. Ho ascoltato con molta attenzione le osservazioni del senatore Filippi e desidero precisare che siamo pronti a fornire tutte le indicazioni e gli elementi a nostra disposizione, poiché non abbiamo niente da nascondere in termini di trasparenza e di destinazione delle risorse. A dire il vero, pensavo che lei, senatore Filippi, apprezzasse il fatto che, non essendo riusciti a spendere l'intero importo che la legge ha destinato a questa attività, con trasparenza contabile, come ha potuto rilevare, abbiamo rinviato al futuro tali risorse. Credevo che questo fosse motivo di apprezzamento e non pensavo che, al contrario, potesse diventare una critica nei confronti dell'ANAS. Ciò, sinceramente, mi sembra eccessivo.

Per quanto concerne le attività dell'Ispettorato di vigilanza e il possibile conflitto d'interessi, occorre precisare che il lavoro e l'aiuto di tale ispettorato nell'istruttoria per il rinnovo delle convenzioni è stato un aspetto positivo al fine di accelerare i tempi di rinnovo delle convenzioni; lo abbiamo fatto in maniera trasparente. D'altronde, tutto ciò è documentato ed avete potuto leggerlo, non è certo un'attività nascosta.

Le convenzioni sono state stipulate e firmate dal sottoscritto, con valutazioni di convenienza per il concedente e per la collettività. Ho già cercato di illustrare il motivo per cui ho ritenuto di dover sottoscrivere la convenzione con l'ASPI. Al di là delle considerazioni espresse dall'Antitrust, diversamente da quelle dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici su alcuni aspetti della convenzione, a fronte della formula tariffaria, su cui molti si soffermano, ho ricordato che la convenzione ASPI è diversa rispetto alle altre. Tutta una serie di elementi sono stati sistematicamente non considerati nel commentare la suddetta convenzione. Se si desidera scendere nei dettagli di tutti gli aspetti convenzionali, sono a disposizione per commentarli articolo per articolo e meccanismo per meccanismo, nel modo in cui il Presidente riterrà più opportuno. Come ripeto, non abbiamo niente da nascondere; nulla è stato fatto in violazione di norme o direttive; d'altronde, lei stesso, senatore Filippi, citando le nostre comunicazioni ufficiali, me ne ha dato indirettamente atto.

Domani faremo avere alla Commissione due documenti. Il primo testimonia un'attività di controllo e di vigilanza sul settore abbastanza efficace, sviluppata dall'ANAS e dal suo Ispettorato. Il secondo riguarda più da vicino l'oggetto dell'indagine odierna. In esso sono contenuti, tra l'altro, un commento che riguarda il rinnovo della convenzione con la società Autostrade per l'Italia e dei *flash* sintetici su ciascuna delle 11 convenzioni rinnovate, tutte entrate in vigore l'8 giugno, giorno della pubblicazione della legge, ad eccezione di quelle della Cisa e della Brescia-Padova. Infatti, come la Commissione saprà, è in corso una procedura di infrazione per dette Società ed abbiamo pertanto ritenuto opportuno subordinarne e condizionarne l'efficacia alla definitiva chiusura di tale procedura, che ci auguriamo possa avvenire presto.

L'aspetto essenziale della convenzione, ricordato dal senatore Filippi e sul quale anche l'Antitrust si è soffermata (è stato l'unico aspetto su cui si è soffermata l'Antitrust, ma ha trovato negli stessi giorni una risposta puntuale anche da parte dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici), ri-

guarda il meccanismo tariffario e la sua convenienza per la collettività. Tale meccanismo prevede il riconoscimento al 70 per cento dell'inflazione reale registrata a consuntivo. Un elemento di contestazione e critica riguardava il riferimento al concetto di inflazione reale consuntivata rispetto a quello di inflazione programmata, cui fa riferimento gran parte delle formule di revisione delle tariffe anche di altri settori. Nel caso dell'ASPI la situazione è diversa perché, in base alla convenzione del 1997 (al riguardo vi è un parere del Consiglio di Stato del 2002), l'ASPI aveva diritto all'applicazione dell'intera inflazione reale e non soltanto all'inflazione programmata. Ciò avveniva in due tempi. In un primo momento la tariffa veniva aumentata con riferimento all'inflazione programmata, come per tutte le altre società concessionarie; in un secondo tempo, alla fine del quinquennio del periodo convenzionale, si calcolava la differenza tra tariffa programmata e tariffa reale e veniva riconosciuto all'ASPI l'intero differenziale tra le due tariffe. È bene precisare, in definitiva, che all'ASPI spettava la tariffa calcolata sull'inflazione reale e non su quella programmata e che, sotto questo aspetto, la formula della nuova convenzione non ha innovato nulla facendo riferimento all'inflazione reale, perché essa era prevista anche nella precedente convenzione. Questo è senz'altro un aspetto che non emerge dalle considerazioni sviluppate dall'Antitrust.

Un ulteriore problema è quello del recupero di efficienza. Lo ripeterò a costo di essere noioso, anche se purtroppo la formula è un po' complicata: il *price cap* prevedeva un recupero di inflazione reale, meno un «x» efficienza, più un «delta» qualità. Si è sostenuto che con la nuova formula non ci sarà più il recupero di efficienza. Riconoscendo, al contrario, soltanto il 70 per cento dell'inflazione, il rimanente 30 per cento di differenziale dovrà essere necessariamente fronteggiato con un recupero di efficienza. E' una considerazione che non viene fatta adesso per la prima volta, poiché, se non vado errato, la stessa osservazione è contenuta nella relazione presentata nel luglio scorso dall'Autorità di vigilanza sulla sua attività. Abbiamo svolto un confronto sugli effetti delle due formule in argomento, quella nuova dell'aumento tariffario e quella vecchia in essere; ricordo che in base al rinnovo effettuato per legge nel 2002 della convenzione ASPI, già fino al 2012 è stata prefissata la quota di recupero di efficienza. Non entro ulteriormente nei dettagli, ma ognuno di questi aspetti può essere esaminato nel dettaglio. Lo dico perché, essendo già stata fissata la quota di recupero, siamo in grado di fare proiezioni e confronti non totalmente basati su ipotesi, ma su dati effettivi.

In base a queste valutazioni, abbiamo visto che, a parità di andamento inflattivo futuro, la nuova formula determina aumenti tariffari, alla fine del quinquennio scadente il 2012, del 6 per cento in meno. In base alla nuova formula, cioè, le tariffe saranno più basse del 6 per cento rispetto a quelle che sarebbero derivate dalla vecchia formula. E' uno scaglino che si forma gradualmente nel quinquennio, ma che poi rimane costante: non è un 6 per cento per un anno, ma è il livello delle tariffe ad essere più basso del 6 per cento per tutta la concessione residua. Cosa contribuisce a ciò? Sia il discorso che facevo prima sul 70 per cento

del recupero dell'inflazione, sia il fatto che in questa formula non vi è più la componente del «delta» qualità, che invece aveva rappresentato (e l'avrebbe fatto anche in futuro) una quota importante degli aumenti tariffari. La qualità, come sottolineavo prima, non è più un fattore premiale per la società, ma può comportare solo una penalizzazione ed una sanzione se non viene mantenuta.

Quindi, nel primo quinquennio, il livello tariffario presenta una diminuzione del 6 per cento rispetto a quello che sarebbe stato ottenibile in base alla vecchia formula tariffaria. Se però andiamo oltre il 2012, chiaramente l'incertezza della stima non può che aumentare, anche se possiamo ugualmente individuare il *trend*, il segno – per così dire – della variazione (ma non la sua entità). Ebbene, immaginando di avere un tasso d'inflazione medio del 2 per cento (benché attualmente – lo sappiamo tutti – ci attestiamo più in alto) e considerando che la formula di efficienza gestionale, così come regolata in passato, è legata alle previsioni di traffico e quindi a tutto un meccanismo per cui la si può calcolare, in base al piano finanziario allegato alla convenzione, l'aumento tariffario con l'inflazione, come detto, al 2 per cento è ancora un pochino più basso nella nuova formulazione rispetto alla vecchia. Ho sottoscritto lo schema di convenzione a ottobre 2007, in sintonia con il Ministro dell'epoca, concordando sulla convenienza per l'utente della nuova formula ASPI: avendo firmato in prima persona, non avevo alcun tipo di dubbio. Torno a ripetere, però, che sulla convenzione ASPI non si applica in automatico la direttiva del CIPE del giugno 2007: chi lo dice non tiene presente che la direttiva del giugno 2007 fu modificata dal Governo in carica al tempo per precisare l'ambito di applicazione. Era chiaramente scritto, senatore Filippi, che quella direttiva non si applicava alle concessioni già esistenti, perché non poteva retroagire nei suoi effetti, ma si applicava unicamente alle nuove concessioni e ai nuovi investimenti. Nella convenzione ASPI, infatti, i nuovi investimenti saranno regolati – mi scuso se userò un termine tecnico – con un «k» investimenti (così è chiamato nella convenzione) calcolato esattamente in base ai requisiti previsti da quella direttiva. Tutto il restante contenuto della direttiva del giugno 2007 non era applicabile per decisione del CIPE e del Governo in carica a quel tempo alla convenzione ASPI, quindi non poteva essere applicato.

FILIPPI Marco (PD). Quindi vuol dire che non è vi è neppure la relazione prevista dalla direttiva sulle convenzioni rinnovate?

CIUCCI. Quale relazione, mi scusi, senatore Filippi?

FILIPPI Marco (PD). La relazione di valutazione tecnico-economica sulle convenzioni rinnovate da parte dell'ANAS, che doveva essere consegnata al Parlamento e al Governo.

CIUCCI. Abbiamo portato lo schema di convenzione all'esame del Ministero vigilante e conseguentemente del CIPE, del NARS, come previ-

sto, e delle Commissioni parlamentari competenti. Una successiva legge del Parlamento ha poi approvato quello schema convenzionale, che l'ANAS, avendolo firmato, non poteva che condividere: questo è il percorso seguito.

Abbiamo dato risposta alle osservazioni direttamente e tramite il Ministero vigilante; vi è una corrispondenza dettagliata su tutti i passaggi e le motivazioni per cui non condividevamo le valutazioni effettuate dal NARS su quel testo di convenzione. Tengo però a ricordare ancora che la convenzione ASPI contiene una serie di norme a favore dell'utente in senso generale e del mercato che nascono da una negoziazione fatta dall'ANAS con l'ASPI.

Ho ricordato il problema dell'accantonamento dei benefici finanziari: in base alla convenzione, l'ASPI ha accantonato 200 milioni di euro dei benefici finanziari accumulati in passato per ritardi negli investimenti; 200 milioni di euro, lo ribadisco, accantonati con delibera dell'assemblea dell'ASPI nel novembre 2007. L'ASPI si è impegnata a fornire – e l'ha fatto – linee di credito garantite a fronte degli investimenti ancora non realizzati; quindi, quei finanziamenti non possono essere utilizzati per altre operazioni, ma devono esserlo unicamente per completare il piano di investimenti.

Sotto l'aspetto economico e patrimoniale, quindi, dal ritardo negli investimenti non rimane alcun vantaggio nella gestione dell'ASPI. Credo sia una differenza epocale rispetto alla convenzione in essere in precedenza, che ha ricevuto grandi critiche da parte dell'Autorità di vigilanza e del Parlamento, di cui ho preso nota venendo nominato presidente di ANAS. Abbiamo aumentato i canoni di subconcessione riguardanti le aree di servizio dal 2 al 5 per cento, quindi gli extraprofitti di cui parlava la legge, che nel frattempo aveva aumentato i canoni di concessione dall'1 al 2,4 (e ovviamente ciò l'abbiamo riportato nella convenzione, anche se non ve n'era bisogno).

Abbiamo previsto investimenti aggiuntivi per 2 miliardi senza impatto sulle tariffe, quindi senza un pagamento attraverso di esse. Abbiamo inserito un disciplinare dettagliato delle sanzioni e delle penali sui ritardi nelle realizzazioni degli investimenti, sulle mancate manutenzioni e su tutte le forme di inadempimento. Abbiamo introdotto un coefficiente di solidità patrimoniale: visto che non era stato ancora definito da parte del Governo, a quel tempo, il coefficiente di solidità patrimoniale, così come previsto dalla legge, abbiamo definito un coefficiente di solidità patrimoniale particolarmente prudentiale, che prevede un tetto massimo all'indebitamento della società che va dall'1,2 all'1,6. Si tratta di un discorso tecnico, ma devo dirlo: le somme in entrata in ASPI debbono essere almeno del 20 per cento superiori alle necessità di uscita per rimborso del debito e pagamento interessi, con una punta dell'1,6 (quindi, il 60 per cento in più) nell'ipotesi in cui l'ASPI s'impegni a fare acquisizioni. Ciò vuol dire – ed è ben noto a chi è esperto di *project financing* come lo è il Presidente – che tale coefficiente è particolarmente prudentiale in quanto esso è considerato normalmente soddisfacente quando è pari ad uno, nelle

operazioni di finanza di progetto. Perdonate il tecnicismo, ma anche il senatore Filippi è entrato nel dettaglio nelle sue precedenti considerazioni.

Vi è un recupero dell'extratraffico ed è, questo, un altro aspetto su cui si erano concentrate le critiche in passato. Gli introiti derivanti da extratraffico rispetto al piano finanziario vengono ora accantonati in larga parte ed in maniera progressiva (più aumenta l'extratraffico, maggiore è l'accantonamento) per nuovi investimenti.

Potrei scendere in dettagli su altri aspetti forse di minore importanza. Credo che il rinnovo della convenzione ASPI, per la cui riscrittura si è partiti dalla valutazione che era una convenzione già esistente e aveva determinato diritti e aspettative, abbia migliorato significativamente la posizione dell'utente e, a mio avviso, risponda non voglio dire a tutte, ma alla maggior parte delle critiche che in passato sono state espresse nei confronti di quella convenzione e delle convenzioni del settore autostradale in generale.

Ho anche ricordato la particolare incisività con cui l'ANAS è intervenuta – consentitemi di ribadirlo – sul versante delle tariffe. Prima che le convenzioni fossero rinnovate e si affermasse in maniera trasparente il collegamento sinallagmatico tra investimenti e aumenti tariffari, un tale principio non esisteva nelle convenzioni vigenti. Noi abbiamo applicato, tale collegamento sinallagmatico riferendoci a principi generali di diritto, già dal 1° gennaio 2007, riducendo di oltre il 50 per cento l'aumento delle tariffe richieste dalle concessionarie – anche quelle dell'ASPI – in ragione degli investimenti non realizzati. In conseguenza di ciò, abbiamo dovuto affrontare una serie di contenziosi con quelle concessionarie che hanno resistito alla suddetta impostazione. Con la stipula delle nuove convenzioni quei contenziosi sono stati risolti, anche in seguito alla rinuncia all'azione da parte delle concessionarie, così come ha fatto l'ASPI.

PRESIDENTE. Presidente Ciucci, la ringrazio a nome della Commissione per la sua chiarezza espositiva e per il contributo che ha voluto fornire.

In considerazione delle richieste di intervento formulate, ritengo opportuno rinviare il seguito dell'audizione del Presidente dell'ANAS ad altra seduta, anche al fine di dare continuità al confronto attuale, che ritengo molto utile per l'indagine conoscitiva in corso. Non facendosi osservazioni, così rimane stabilito.

I lavori terminano alle ore 16,45.