

SENATO DELLA REPUBBLICA
——— XVII LEGISLATURA ———

Giovedì 1° giugno 2017

alle ore 16

835^a Seduta Pubblica
———

ORDINE DEL GIORNO

Interrogazioni (*testi allegati*)

INTERROGAZIONE SUI RITARDI E SULLA LIEVITAZIONE DEI COSTI NELLA REALIZZAZIONE DELL'AUTOSTRADA ASTI-CUNEO

(3-02828) (4 maggio 2016)

MALAN - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

alla fine degli anni '80, i principali soggetti politici e sociali concordavano che l'autostrada Asti-Cuneo era una priorità, non solo per il Piemonte, ma per l'intero Paese e partirono le iniziative per realizzarla;

due società mostrarono interesse alla realizzazione dell'infrastruttura: Satap, di cui una quota importante era in mano alla famiglia Gavio, e Si.Tra.Ci, un consorzio nato per la realizzazione del traforo del Mercantour e altre opere viarie; una situazione di concorrenza che avrebbe permesso allo Stato e al contribuente di ottenere le condizioni migliori; il direttore *pro tempore* dell'Anas, Morando Mancini, in accordo con il Ministro dei lavori pubblici, Emilio De Rose, che per statuto era presidente Anas, stabilì, invece, che potevano essere chiamati alla realizzazione di nuove autostrade solo società che già gestivano autostrade; decisione chiaramente anticoncorrenziale, che nel caso della Asti-Cuneo diede luogo a una situazione di ditta necessitata: la Satap;

il 27 settembre 1990 l'Anas e la Satap stipulavano un atto aggiuntivo alla convenzione della Torino-Piacenza, approvato con decreto interministeriale del 5 aprile 1991 del Ministro dei lavori pubblici, Giovanni Prandini, in base alla quale la società autostradale, che aveva già ottenuto l'incarico di costruire quella tratta, otteneva l'autorizzazione dello Stato a realizzare l'autostrada Asti-Cuneo; la convenzione prevedeva interventi pubblici per 35 miliardi di lire;

tale nuova via avrebbe però ridotto gli incassi dell'autostrada Torino-Savona, poiché una parte del suo traffico si sarebbe poi spostata sulla Asti-Cuneo; gli azionisti della Torino-Savona esercitarono la loro influenza e venne così trovato un accordo, molto conveniente, sia per loro, sia per la Satap, ma non per gli automobilisti: la Asti-Cuneo (direzione nord est-sud ovest) dovrà correre per un tratto sulla Torino-Savona (direzione nord-sud); per Satap si tratta di costruire 15 chilometri di autostrada in meno, mentre la Torino-Savona avrà 29 chilometri di percorrenza, con relativo pedaggio, di ogni mezzo della Asti-Cuneo; gli utenti, invece, con quei 29 chilometri, si avvicineranno a Cuneo (o ad Asti) di solo 11 chilometri;

tale situazione era pur sempre preferibile all'assenza dell'autostrada Asti-Cuneo e le aspettative della popolazione e delle aziende di quell'area restavano alte e positive; ma, a partire dal 1994, l'Anas riferiva al Ministero dei lavori pubblici di comportamenti della Satap contrastanti sia con la legge base sulle concessioni del

1971, sia con le disposizioni della convenzione, fra cui l'acquisizione di partecipazioni in società aventi fini estranei alla costruzione e alla gestione di autostrade;

il Consiglio di Stato, con parere del 13 giugno 1998, invitava il Ministero dei lavori pubblici a valutare l'esistenza di tali comportamenti ed a trarne le conclusioni;

sono trapelati più volte i dissensi tra l'Anas (che ancora oggi detiene il 35 per cento della società Progetto Autostrada Asti-Cuneo SpA) e la società del gruppo Gavio (oggi proprietaria del 60 per cento) su proroga delle concessioni, piano finanziario, ammontare dei contributi dello Stato alla Satap, costo totale dell'investimento;

rilevato che, per quanto risulta all'interrogante:

il 2 dicembre 1999 nel corso del consiglio di amministrazione dell'Anas, nel momento in cui si doveva iniziare la realizzazione dell'opera, il magistrato della Corte dei conti, delegato al controllo Anas, sollevava dubbi di legittimità in merito alla concessione della tratta Asti-Cuneo, rilevando che la concessione stessa appariva in contrasto con la normativa comunitaria e nazionale;

il Ministro dei lavori pubblici, Willer Bordon, anche in presenza delle sollecitazioni che provenivano dalle parti interessate, nonostante la dichiarazione del magistrato della Corte dei conti, con una sua direttiva del 16 febbraio 2000 ribadiva la validità del V atto aggiuntivo ed invitava l'Anas a perseverare nel rapporto con la società autostradale; la direttiva che impartiva il Ministro all'Anas veniva interpretata come un vero e proprio ordine, e come tale ritenuto dallo stesso magistrato illegittimo, tenuto conto del fatto che la legge attribuisce al Ministro dei lavori pubblici poteri di "alta vigilanza sull'Anas e non di gestione";

in conseguenza di questa presa di posizione del magistrato della Corte dei conti, il Ministro dei lavori pubblici il 19 aprile 2000 inoltrava richiesta ufficiale di parere al Consiglio di Stato;

il Consiglio di Stato, con parere n. 487 del 10 maggio 2000, rilevava che la convenzione, "nonostante siano passati dieci anni dalla sua operatività, non risulta essere stata mai posta in essere" per una serie di motivi, tra cui contestazioni mosse dall'Anas alla concessionaria, le richieste di incremento dei finanziamenti pubblici di ben 840 miliardi di lire (a fronte dei 35 previsti nella convenzione), "vicende penali in cui sono coinvolti, tra gli altri, soci ed amministratori della Satap, dubbi di legittimità della stessa convenzione aggiuntiva del 1990 con riferimento alla normativa comunitaria" e altro ancora; il Consiglio di Stato notava come l'ente concedente, cioè l'Anas, "ha avviato una serie di iniziative, peraltro di segno e contenuto incerto, tese al rinnovo della convenzione (...) anche come strumento transattivo delle controversie in corso, non meglio specificate"; notava che l'assegnazione delle concessioni autostradali deve essere "sottoposta al regime della procedura ad evidenza pubblica";

afferitava poi che il rapporto concessorio non aveva mai avuto concreta attuazione "anche per colpa del concessionario, in relazione agli inadempimenti, richieste di ulteriori finanziamenti, ritardi e vicende penali di cui egli è stato ed è il protagonista"; il Consiglio di Stato riteneva poi ingiustificato il collegamento tra la realizzazione della Asti-Cuneo con la concessione dell'autostrada Torino-Piacenza, poiché mancano gli indispensabili elementi della complementarietà e dell'accessorietà, facendo presente che, ove le nuove autostrade fossero generalmente considerate come accessorie a tratte precedenti, alle quali possano collegarsi, si potrebbe determinare una situazione di oligopolio in favore dei pochi concessionari originali;

il Consiglio di Stato ritenne pertanto illegittimo il V atto aggiuntivo, che dava mandato alla Satap di realizzare anche l'autostrada Asti-Cuneo, perché l'opera era stata affidata a trattativa privata tra Anas e Satap, mentre l'Europa imponeva gare di appalto di evidenza pubblica (segnatamente la direttiva 89/440/CEE, "Direttiva del Consiglio che modifica la direttiva n. 71/305/CEE che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti dei lavori pubblici"), e suggerì esplicitamente al Ministro dei lavori pubblici 2 soluzioni alternative: l'annullamento d'ufficio del solo V atto aggiuntivo, oppure la dichiarazione di decadenza della Satap dalla stessa concessione originaria, cioè la Torino-Piacenza, ritenendo dubbia la legittimità della direttiva ministeriale in senso contrario del 16 febbraio 2000;

nel frattempo, a conferma di quanto espresso dal Consiglio di Stato, a giugno 2000 la società concessionaria della Asti-Cuneo aveva presentato solo 2 progetti esecutivi su 13;

il Governo decideva pertanto di annullare il V atto aggiuntivo e consentire la prosecuzione dell'opera; a tal fine, nell'estate del 2000 il Presidente del Consiglio dei ministri, Giuliano Amato, firmò un protocollo d'intesa a Torino, in cui si prevedeva la risoluzione della concessione alla Satap, accompagnata dalla rinuncia da parte della società autostradale a presentare ricorso contro il provvedimento; la Satap si impegnava, tra l'altro, alla prosecuzione dei lavori sul lotto Massimini-Perrucca e alla conferma della progettazione di tutta l'opera; in cambio veniva prorogata dal 2005 al 2017 la concessione per la Torino-Piacenza (Satap), di cui 6 anni indicati per la revoca della Asti-Cuneo;

insomma, invece di una sanzione per le varie responsabilità della Satap, rilevate anche dal Consiglio di Stato, arrivò la proroga della concessione su una delle più lucrose autostrade d'Italia; come se non bastasse, l'Anas pagava alla Satap circa 100 miliardi di lire per i progetti già redatti; sembrava però che almeno si fossero liberate le mani per realizzare finalmente l'opera;

considerato, altresì, che:

il 31 luglio 2000 l'Anas è formalmente incaricata di realizzare la Asti-Cuneo con normali gare di lavori pubblici;

nel luglio 2001 la Commissione europea insiste per avere chiarimenti dal Governo italiano sulle aggiudicazioni delle concessioni autostradali, in particolare per la Asti-Cuneo, per cui l'affidamento "non sembra corrispondere alle regole dell'Unione europea, che prevedono la trasparenza di una gara di appalto";

nel maggio 2003, a quasi 3 anni dall'incarico ricevuto, l'Anas annunciava che avrebbe bandito una gara europea per la ricerca di soci privati per costituire una SpA, che finanziasse circa il 65 per cento del costo delle opere, con il compito di completare la realizzazione e la gestione dell'autostrada a pedaggio Asti-Cuneo; il bando veniva pubblicato il 5 luglio successivo;

sembrava normale che Satap-gruppo Gavio non potessero partecipare a tale gara, poiché era stata loro revocata la concessione e avevano redatto progetti e si trovavano perciò avvantaggiata; invece venne loro consentito di partecipare e vinsero la gara, poiché le altre società prequalificate o si astennero dal presentare proposte, ritenendo le condizioni contenute nel bando non remunerative o, per le stesse ragioni, proposero condizioni assai più onerose per lo Stato rispetto a Satap-Gavio;

salve le forti anomalie pregresse, poteva sembrare una vittoria del principio di concorrenza, dove prevale chi offre le soluzioni migliori, a vantaggio dello Stato e dei cittadini; la realtà si dimostrerà però diversa;

solo il 29 settembre 2005, a oltre 5 anni dall'incarico ricevuto, una disposizione del presidente dell'Anas aggiudicava definitivamente il procedimento concorsuale e occorre poi altri 5 mesi perché fosse costituita, il 1° marzo 2006, la società Progetto Autostrada Asti-Cuneo; la convenzione unica tra Anas e la società, intervenuta solo il 1° agosto 2007, parla poi di un ritardo di circa un anno rispetto a quanto previsto in sede di gara, ritardo, le cui cause non sono menzionate, ma, si afferma, non sono imputabili alle parti; viene tuttavia citato il fatto che un'altra convenzione era stata stipulata, ma "non ha avuto efficacia";

si cita poi il fatto che il bando di gara prevedeva la costituzione di una società di progetto con un capitale di 200 milioni di euro, di cui 70 da sottoscrivere da parte dell'Anas e il resto da parte del socio privato e che la quota dell'Anas, oltre ad ulteriori 200 milioni di contributo pubblico, oltre IVA, assicurati da 5 contratti di finanziamento, mentre non viene menzionato analogo adempimento, per quanto riguarda i 130 milioni a carico del socio privato;

un passaggio della complessa convenzione informa che essa è stipulata "a titolo transattivo ed a tacitazione di ogni pretesa avanzata dalla società", ma non si capisce a quale problema potessero riferirsi la transazione e le pretese, cui peraltro fa cenno il punto 1.3 della convenzione stessa, visto che la convenzione precedente, si dice, non ha avuto efficacia;

la convenzione prevede inoltre un piano economico-finanziario vincolante e sanzioni dettagliate per il ritardo nella realizzazione dei lavori previsti;

il 9 marzo 2016, nel corso della sua audizione informale presso la 18a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato l'ingegner Umberto Tosoni, amministratore delegato della società Asti-Cuneo, ha riferito diverse importanti circostanze, tra le quali: 1) il ruolo di controllo, garanzia e trasparenza attribuito all'Anas nell'ambito della società; 2) il progetto sarebbe iniziato nel 1995-1996, benché l'atto aggiuntivo alla convenzione con Satap risalgia al 27 settembre 1990; 3) nonostante l'aggiudicazione della gara indetta nel 2003 sia avvenuta nel settembre 2005, la convenzione è stata resa efficace solo nel febbraio 2008; 4) vi è stato un aumento di costi fino al 276 per cento sui singoli lotti realizzati: il lotto 1.4.3, Castelletto-Stura, è passato da 100 a 170 milioni, il lotto 1.5, Cuneo-strada statale 231, da 65 a 120 milioni, il lotto Rocca Schiavino-Isola d'Asti da 8,5 a 32 milioni; in totale sono previste spese aggiuntive di circa 800 milioni, cioè l'81 per cento più del previsto nella gara; 5) rispetto ai lavori per 988 milioni previsti nell'offerta vincente in sede di gara, ne sono stati completati solo per 240 milioni, dunque meno di un quarto, ma con il costo di 470 milioni; in altri termini, si sono completati lavori corrispondenti a meno della sola cifra conferita dallo Stato attraverso l'Anas, mentre gli incassi vanno in gran parte al socio privato; 6) dei 18 lotti, di cui è costituito il progetto, 7 erano già stati realizzati dall'Anas prima della costituzione della società Asti-Cuneo, 6 sono stati completati da quest'ultima e 5 restano da realizzare, ma si tratta della parte più impegnativa e costosa: le tangenziali di Cuneo e Asti, la galleria sotto Alba e il Tanaro e quella di Verduno; il costo previsto originariamente per quanto non ancora realizzato era di 748 milioni, ma al momento si sta attestando ben sopra il miliardo e 300 milioni; 7) per la galleria di Verduno, il cui costo era stimato in 233 milioni, si rileva oggi un costo ulteriore di almeno 300 milioni; ci sarebbe stato un ricorso al Tar su questo punto, che però sarebbe stato respinto; simile sarebbe la situazione per il lotto 1.6, dove da 64 milioni si sarebbe arrivati a 140 milioni, confermati da una sentenza del Tar; 8) i lavori su tale lotto sarebbero ora fermi non per colpa della società; 9) i maggiori costi sostenuti e previsti dovrebbero essere oggetto di un negoziato che non è mai iniziato, ma al quale la società dice pronta;

considerato che:

il mancato completamento dell'autostrada Asti-Cuneo ha da anni effetti fortemente negativi, valutati da Confindustria locale in centinaia di milioni di euro, su una vasta area del Piemonte ed è ormai noto come uno dei più clamorosi fallimenti nella politica statale;

la società, nella sua recente audizione al Senato, attribuisce tutti gli abnormi aumenti di costo all'entrata in vigore di nuove norme su gallerie, viadotti, terre e rocce da scavo, misure antisismiche, nonché alla scadenza dei vincoli predisposti, all'aggiornamento dei listini e alla necessità di chiedere nuove valutazioni di impatto ambientale e alla richiesta di opere compensative;

le norme indicate come cause principali dell'aumento dei costi hanno interessato anche tutte le altre analoghe infrastrutture in costruzione nello stesso periodo, senza dar luogo a simili aumenti di prezzo, ma ad adeguamenti mai superiori al 10 per cento,

si chiede di sapere:

per quale motivo siano occorsi 3 anni all'Anas per bandire la gara del 2003;

quali siano le cause per cui sono passati ben 29 mesi dall'aggiudicazione definitiva della gara all'operatività dell'aggiudicazione stessa, dal settembre 2005 al febbraio 2008;

se il capitale della società Asti-Cuneo sia stato versato, sia dal socio privato, sia dall'Anas e in quali importi;

quale contenzioso e quali pretese dovevano essere transate nella convenzione del 2007;

quale sia la convenzione precedente, citata dalla convenzione del 2007, e perché non abbia avuto efficacia;

in che modo l'Anas abbia fronteggiato il lievitare dei costi, quale sia stata la sua azione presso il Tar in occasione dei ricorsi, perché non si sia appellato al Consiglio di Stato, di fronte a sentenze totalmente sfavorevoli;

quali risorse finanziarie siano state immesse nella società Asti-Cuneo e da chi; quale quota dei proventi sia andata all'Anas;

se corrisponda al vero che i lavori per la galleria del Verduno sono fermi per colpa del Ministero;

quali passi siano stati compiuti dal Ministro in indirizzo per porre un limite alla lievitazione dei costi;

in quale modo intenda dare copertura ai maggiori costi sostenuti e se intenda venire ancora una volta incontro al socio privato della Asti-Cuneo, attraverso la proroga di concessioni su altre tratte, come quella sulla Torino-Piacenza, sulla quale infatti la gara avrebbe già dovuto essere bandita, essendo in scadenza soltanto tra un anno;

se non ritenga doveroso, a fronte del palese e ampio sfioramento di tempi e costi, revocare la concessione e procedere a una nuova gara, con i dovuti aggiustamenti tecnici per rendere effettivamente completabile l'opera.

INTERROGAZIONE SULLA PROROGA DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI E SULLA REALIZZAZIONE DELLA GRONDA DI GENOVA

(3-02925) (9 giugno 2016)

MALAN - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

Autostrade per l'Italia SpA è di gran lunga il più grande concessionario autostradale d'Italia e tra i più grandi del mondo, avendo nel nostro Paese ricavi, nel 2014, di 3,3 miliardi di euro pari al 52,6 per cento del totale dei ricavi di tutto il settore, su una rete di ben 2.854,6 chilometri;

il margine operativo lordo nel 2014 è stato di ben 1,7 miliardi di euro, con un aumento del 9 per cento rispetto al 2013; nel 2015 si è toccato un ulteriore *record* intorno ai 2 miliardi, con un aumento di circa il 17 per cento sull'anno precedente e del 28 per cento rispetto al 2013; ciò anche grazie all'aumento delle tariffe dal 2008 al 2015 del 25,7 per cento a fronte di un'inflazione che nello stesso periodo è stata del 14 per cento; tali straordinari risultati hanno portato l'ingegner Giovanni Castellucci, amministratore delegato di Atlantia, azionista al 100 per cento di Autostrade per l'Italia, a un balzo nel compenso annuale da 1.524.000 euro nel 2013 ai 2.777.000 nel 2014, un incremento dell'82 per cento; mentre purtroppo, nonostante lo spettacolare risultato di bilancio, nel 2015 ha dovuto subire una riduzione, sia pur moderata, scendendo a 2.759.000 euro;

Autostrade per l'Italia non ha mai vinto una gara per avere la concessione che attualmente detiene; nel 1997, con il Governo Prodi I, la convenzione tra ANAS e Autostrade ha prorogato la scadenza della concessione dal 2018 al 2038; in data 12 ottobre 2007 è stata sottoscritta tra ANAS SpA e Autostrade per l'Italia S.pA. la convenzione unica, poi approvata con l'art. 8-*duodecies* del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101; in data 24 dicembre 2013 è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Autostrade un primo atto aggiuntivo alla convenzione del 2007, approvato con decreto interministeriale del 30 dicembre 2013; risulta all'interrogante che in data 10 dicembre 2015 è stato sottoscritto tra Ministero e Autostrade il secondo atto aggiuntivo;

da un'intervista dell'ingegner Castellucci a "Affari & Finanza" del 23 maggio 2016 si apprende, da una parte, che il *manager* sostiene l'insieme dell'azione politica del Governo Renzi e in particolare la sua riforma costituzionale e, dall'altra, che il Ministero delle infrastrutture sta valutando l'ipotesi di concedere una proroga di 7 anni all'attuale concessionario per la realizzazione della gronda di Genova, che, secondo lo stesso Castellucci, avrebbe un costo di circa 4 miliardi di euro; dato il margine operativo lordo di 2 miliardi di euro all'anno, il beneficio netto per Autostrade sarebbe dunque di 10 miliardi; in alternativa, ci

sarebbe un incremento tariffario aggiuntivo del 2 per cento per 8-9 anni, il che porterebbe, alla scadenza del 2038, ad analoghi risultati finanziari,

si chiede di sapere:

quale sia il contenuto delle citate convenzioni e dei relativi atti aggiuntivi;

se sia vero che l'atto aggiuntivo del 2013 è stato approvato in soli 2 giorni lavorativi, a cavallo del Natale, e, se tale fatto è confermato, per quale motivo procedure simili richiedano ordinariamente parecchi mesi;

se sia vero che la costruzione della gronda di Genova era già prevista dalla convenzione vigente o in uno degli atti aggiuntivi;

quali siano le valutazioni del Ministro in indirizzo sulle ipotesi di proroga della concessione o di consistenti aumenti tariffari e in particolare sugli 8-10 miliardi di euro di ulteriori profitti che ne deriverebbero a Autostrade per l'Italia.

INTERROGAZIONE SULLA NECESSITÀ DELL'INDIZIONE DELLE GARE PER L'ASSEGNAZIONE DELLA CONCESSIONE DI TRE LOTTI AUTOSTRADALI

(3-03233) (18 ottobre 2016)

MALAN - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

la concessione dei 155,8 chilometri di tratte autostradali piemontesi della società Ativa SpA è scaduta il 31 agosto 2016; tale concessione ha registrato nel 2015 ricavi per 140,1 milioni di euro, di cui 72,1 di margine operativo lordo;

la concessione dei 164,9 chilometri dell'autostrada Torino-Piacenza scade il 30 giugno 2017; tale concessione ha registrato nel 2015 ricavi per 188,8 milioni di euro, di cui 114,2 di margine operativo lordo;

la concessione dei 154,9 chilometri dell'autostrada Ligure-Toscana il 31 luglio 2019; tale concessione ha registrato nel 2015 ricavi per 198,7 milioni di euro, di cui 119,5 di margine operativo lordo;

è noto che il tempo necessario in questo settore dall'indizione di una gara all'assegnazione è di almeno 2 anni, con numerose eccezioni, tutte per eccesso, come la gara per l'autostrada A22 del Brennero indetta nel 2010 e fatta finire nel nulla nel 2016 a causa dell'intervento del Governo, o quella per l'autostrada Asti-Cuneo, decisa nel 2000, indetta nel 2003, assegnata nel 2005 e resa operativa solo nel 2007;

il 23 luglio 2014, nella seduta delle Commissioni riunite 10a e 13a del Senato, fu accolto l'ordine del giorno G/1541/24/10 e 13 a firma dell'interrogante e dei senatori Piccoli e Cuomo, che impegna il Governo, nel contesto del rafforzamento della competitività e della concorrenza anche nel settore delle concessioni autostradali, ad avviare entro il 31 dicembre 2014 le procedure delle gare per l'assegnazione delle concessioni autostradali scadute entro il 31 luglio 2014, ed entro il 30 giugno 2015 per le concessioni in scadenza entro il 30 giugno 2017, che è il caso di Ativa e della Torino-Piacenza; tale impegno non è stato mantenuto dal Governo;

il nuovo codice degli appalti di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, all'articolo 178, comma 3, stabilisce che per le concessioni autostradali in scadenza entro 24 mesi dall'entrata in vigore del decreto stesso le procedure per la gara ad evidenza pubblica vanno indette nel più breve tempo possibile; purtroppo i commi 2 e 5 dello stesso articolo stabiliscono altresì che nel caso in cui le procedure non siano state completate alla scadenza della concessione precedente, la stessa prosegue sulla base delle condizioni contrattuali previgenti, cioè senza tener conto del fatto che con lo spirare del tempo previsto della concessione tutti gli investimenti dovrebbero essere ammortizzati, e pertanto

tutto il margine operativo lordo dovrebbe diventare utile; in pratica, si tratta di una proroga a condizioni di estremo favore;

il Ministro in indirizzo ha più volte affermato che l'assegnazione delle concessioni mediante gara è la regola e non l'eccezione, e in particolare, nella seduta di svolgimento di interrogazioni a risposta immediata del 26 maggio 2016 al Senato, ha assicurato che erano già state avviate le procedure per le gare relative a Ativa e alla Torino-Piacenza;

ad oggi, tuttavia, non si ha notizia di alcun passo decisivo in tal senso, ed è ormai da tempo chiaro che i ritardi accumulati porteranno all'applicazione di quella sorta di proroga implicita prevista dall'art. 178;

ipotizzando un utile pari al 5 per cento dei ricavi, quota ampiamente remunerativa, specie in relazione all'ingente entità dei ricavi stessi e al basso rischio connesso, è noto oggi che ogni giorno che trascorre consente al concessionario un ulteriore utile di 178.000 euro per Ativa e 287.000 per la Torino-Piacenza, ovvero 5,4 e 8,7 milioni di euro al mese, cifra che potrebbe essere pressoché azzerata a vantaggio degli utenti o dell'erario, fermo restando che questo calcolo prevede un utile del 5 per cento;

il comma 4 dell'articolo 178 del nuovo codice degli appalti prevede inoltre che ordinariamente vanno indette le procedure per le gare di appalto almeno 24 mesi prima della scadenza della concessione; per l'autostrada Ligure-Toscana, dunque, si è ormai a 9 mesi da tale scadenza e sarebbe opportuno un anticipo piuttosto che un ritardo, in presenza del quale, alla luce dei criteri descritti, si realizzerebbe un ingiustificato super-utile per il concessionario di 300.000 euro al giorno, ovvero oltre 9 milioni di euro al mese;

in tutti e tre i casi citati la società concessionaria fa capo al gruppo guidato dai fratelli Gavio, più volte indicati dalla stampa come finanziatori degli eventi dell'attuale Presidente del Consiglio dei ministri, Matteo Renzi; in nessuno dei 3 casi la concessione è stata conferita a seguito di gara,

si chiede di sapere:

per quale motivo non siano ancora partite le gare per l'assegnazione delle concessioni della rete Ativa e dell'autostrada Torino-Piacenza, pur essendoci in tal senso anche un impegno del Governo risalente al 23 luglio 2014;

quando partiranno le gare per le concessioni della rete Ativa, dell'autostrada Torino-Piacenza e dell'autostrada Ligure-Toscana.

INTERROGAZIONI SULLA GESTIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI

(3-03533) (28 febbraio 2017)

MALAN - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che secondo quanto risulta all'interrogante:

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riveste un ruolo fondamentale nel settore delle concessioni autostradali; ad esso spetta il compito di difendere gli interessi dello Stato rispetto alle agguerrite controparti private su partite miliardarie;

l'entità del valore di subentro per le concessioni scadute, ad esempio, ordinariamente di centinaia di milioni di euro, dipende dalle valutazioni di dirigenti e funzionari del Ministero sui lavori effettuati dai concessionari: se rientrano nella manutenzione ordinaria, o comunque nella convenzione, sono solo un onere per questi ultimi, se invece sono considerati straordinari vanno ad incrementare la somma, che a fine concessione sarà loro liquidata; tale valore, ad esempio, è stato determinato nel 2014 in 260 milioni per la A21 Piacenza-Cremona-Brescia e in 410 milioni per l'autostrada A3 Napoli - Pompei - Salerno;

nel corso degli anni, nella gestione delle concessioni autostradali sono emerse, ad avviso dell'interrogante, non poche anomalie nelle quali le strutture del Ministero in indirizzo sono state protagoniste o comunque coinvolte; ad esempio:

le consultazioni con gli interessati che si desumono dai giornali dell'epoca, avvenute dall'inizio di agosto al 13 settembre 2014, al fine di redigere i commi 1 e 2 dell'articolo 5 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (detto "sblocca Italia"), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014 n. 164, quantomeno al fine di sondarne la disponibilità a nuovi investimenti e arrivare alla stima, contenuta nel comunicato di Palazzo Chigi del 29 agosto 2014 (cioè prima del decreto stesso) in 12 miliardi e 200 milioni di euro; il comunicato, analogo a quello pubblicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e l'intervista del Presidente del Consiglio dei ministri, concessa il 3 settembre a "Il Sole-24 ore", chiarivano che tale disposizione avrebbe consentito di prorogare la scadenza delle concessioni eguagliandola a quella più lontana nel tempo fra quelle delle tratte connesse; su tale disposizione, palesemente contraria alle normative europee, si erano espresse negativamente l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e, per bocca del suo presidente, l'Autorità nazionale anticorruzione, e altri organismi; nell'interrogazione 3-01799, pubblicata il 19 marzo 2015 e rimasta senza risposta, si chiedeva chi avesse curato i contatti con i beneficiari del decreto e in che modo tali contatti avessero influenzato la stesura del provvedimento; la proroga di oltre 2 anni concessa alla società A4 per presentare il progetto definitivo dell'autostrada Valdastico Nord, termine inizialmente fissato al 30 giugno 2013 con atto del Governo, sul quale le

competenti Commissioni di Senato e Camera furono chiamate ad esprimere un parere, che nel secondo caso è stato peraltro contrario, e poi due volte spostato, alla fine al 31 dicembre 2015, con atti tuttora misteriosi e misteriosamente sottratti al parere parlamentare; con le interrogazioni 3-02216, pubblicata il 23 settembre 2015 e 3-02533, pubblicata il 28 gennaio 2016, si chiedeva chi, come, quando e perché avesse autorizzato tali proroghe; dopo molte sollecitazioni, il 23 giugno 2016, il Governo, per bocca del sottosegretario di Stato, Del Basso De Caro rispondeva, ma al riguardo riferiva soltanto che il termine "era stato successivamente prorogato al 30 giugno 2015", in accordo con i competenti uffici della Commissione europea, senza dire né quando, né con quale tipo di atto né chi fosse responsabile di tale atto, cioè in pratica non rispondendo;

di fronte al muro di gomma del Governo, per individuare il misterioso responsabile di tale atto, l'interrogante si avvaleva di ricorso, ai sensi dell'art. 25 della legge n. 241 del 1990 sull'accesso ai documenti amministrativi; trascorsi inutilmente i 30 giorni stabiliti dalla legge, l'interrogante si è rivolto alla commissione competente in seno alla Presidenza del Consiglio dei ministri, la quale, con decisione del 16 giugno 2016, negava l'accesso, in quanto lo scrivente non sarebbe titolare del diritto, ai sensi della stessa legge, affermando che «i tradizionali strumenti per l'acquisizione di elementi informativi da parte del Parlamento nei confronti del Governo e dell'amministrazione, sono gli atti di sindacato ispettivo... disciplinati nei regolamenti parlamentari»; entrato in vigore il decreto legislativo n. 97 del 2016, l'interrogante, il 6 luglio, presentava ricorso, ai sensi dell'art. 5 del decreto legislativo n. 33 del 2013 in materia di accesso civico, come modificato dal citato decreto n. 97 del 2016; dopo un lungo e grottesco rimpallo di responsabilità, descritto nell'interrogazione 4-06775, pubblicata il 21 dicembre 2016, finora senza risposta, nessun riscontro giungeva da alcuno dei numerosi soggetti interpellati all'interno del labirinto ministeriale;

sempre riguardo alla stessa autostrada, vi è anche la stranezza per cui, nonostante le proroghe misteriosamente concesse, il progetto della Valdastico Nord, in funzione del quale nel 2007 era stata concessa la proroga della concessione, condizione posta dagli organismi europei, non è mai stato presentato, eppure il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto la convenzione valida e non ha neppure aggiornato il piano finanziario, come invece espressamente previsto dalla convenzione del 2007; in sostanza, il concessionario risparmia la spesa per la costruzione della nuova tratta, ma incassa come se la costruisse;

ancora sulla A4 ci sarebbe una ulteriore anomalia, gestita dagli uffici ministeriali: il concessionario della tratta aveva nel 2013 un debito di poste figurative pari a circa 175 milioni di euro; in altre parole, aveva incassato dai pedaggi 175 milioni più di quanto l'equilibrio del piano finanziario prevedesse; anziché procedere a un abbassamento immediato dei pedaggi per restituire agli automobilisti quanto è stato loro sottratto, è stato concesso di spalmare la restituzione fino al 2026, lasciando gran parte di questo cospicuo capitale nelle casse del concessionario,

concedendogli un beneficio, a spese degli utenti autostradali, di circa 24 milioni di euro in termini di interessi risparmiati; addirittura, con il 1° gennaio 2017, è stato concesso dal Ministero un aumento delle tariffe dell'1,62 per cento;

considerato infine che a quanto risulta all'interrogante:

sull'autostrada Asti-Cuneo, poi, ci sarebbe una lunga serie di anomalie che risale addirittura agli anni '90, quando ebbe luogo una notevole serie di inadempienze da parte del concessionario, in gran parte non rilevate da chi presso il Ministero doveva vigilare, ma dettagliatamente individuate dal Consiglio di Stato con il parere n. 487 del 10 maggio 2000: richieste di incremento dei finanziamenti pubblici di ben 840 miliardi di lire (a fronte dei 35 previsti nella convenzione), vicende penali in cui sono coinvolti, tra gli altri, soci ed amministratori della Satap, dubbi di legittimità della stessa convenzione aggiuntiva del 1990 con riferimento alla normativa comunitaria e altro ancora; il Consiglio di Stato notava come l'ente concedente, cioè l'Anas, "ha avviato una serie di iniziative, peraltro di segno e contenuto incerto, tese al rinnovo della convenzione (...) anche come strumento transattivo delle controversie in corso, non meglio specificate"; il Consiglio di Stato rilevava altresì che nel 2000 (a dieci anni dalla stipula dell'atto aggiuntivo per la realizzazione dell'opera) la società concessionaria aveva presentato solo 2 progetti esecutivi su 13; per tutte queste inadempienze, il Governo decise di annullare l'atto aggiuntivo del 1990, ma, si suppone per tenersi al riparo da controversie, premiò l'inadempiente concessionario con una proroga di ben 12 anni della lucrosissima autostrada Torino-Piacenza (circa 200 milioni di incassi all'anno), proroga che, peraltro, è ormai quasi scaduta e non si ha notizia dell'avvio della gara per il rinnovo della concessione, che dunque sarà nuovamente prorogata di fatto di almeno un anno e mezzo; incredibilmente, dopo tutte queste vicende, nel 2003, alla stessa società fu concesso di partecipare alla gara per la realizzazione della Asti-Cuneo, nonostante tutte le inadempienze precedenti, nonostante il rapporto fosse stato risolto con i 12 anni della Torino-Piacenza, nonostante i progetti, poi posti a base di gara, fossero stati approntati dalla stessa società, peraltro liquidata per la loro redazione con la bella somma di cento miliardi di lire; la gara, indetta nel 2003, fu assegnata operativamente solo nel 2008, per cause (secondo quanto riferito dall'amministratore delegato della società Asti-Cuneo in audizione al Senato) non riferibili al concessionario; tale ritardo ha contribuito a consentire al concessionario di modificare nella sostanza la convenzione rendendola di fatto enormemente meno onerosa rispetto agli impegni presi in sede di gara; ad esempio, dei 130 milioni che esso in sede di gara si era impegnato a versare, è stato consentito di conferirne solo 32,5; e mentre la parte onerosa dell'assegnazione si trascinava negli anni, l'Anas conferiva efficacemente i lotti già realizzati a spese pubbliche alla società concessionaria (costituita dal socio privato, che gestisce tutto quanto, e dall'Anas), che ne incassa subito i relativi pedaggi, assume parecchio personale e paga per avere a disposizione dal socio privato *software*, locali e attrezzature; partiti finalmente i lavori, i costi e i tempi proposti dal socio privato, sulla base

dei quali aveva vinto la gara, andavano alle stelle, senza che il socio pubblico, Anas, ovvero sostanzialmente il Ministero delle infrastrutture e trasporti, mettesse in atto un efficace contenimento; vi sarebbero insomma una serie di decisioni e atteggiamenti anomali a favore del gestore della Asti-Cuneo, peraltro evidenziati nell'interrogazione 3-02828 pubblicata il 4 maggio 2016 e tuttora senza risposta da parte del Governo; la cosa continua anche oggi, quando il socio privato della società concessionaria non viene in nessun modo richiamato o sanzionato, nonostante il ritardo di anni nei lavori previsti, anzi: la mancata indizione della gara per il rinnovo della concessione sulla Torino-Piacenza sta regalando allo stesso soggetto esattamente ciò che aveva richiesto, cioè una proroga di fatto su questa lucrosa tratta, già nelle sue mani a seguito di precedenti anomalie sulla realizzazione dell'Asti-Cuneo;

ultima anomalia, l'incredibile episodio della fissazione di un aumento dei pedaggi sulle autostrade A14 per il 2017, nonostante la concessione sia scaduta il 31 agosto, abbia dato luogo a alti utili e un altissimo margine operativo lordo e traffico sia costantemente aumentato negli ultimi anni,

si chiede di sapere:

come valuti il Ministro in indirizzo l'attività di tutela degli interessi dello Stato e degli utenti autostradali realizzata dalla struttura del suo Ministero rispetto alla questione delle concessioni autostradali, e in particolare sulle seguenti questioni:

- a) il proseguimento della concessione della Brescia-Padova in mancanza della realizzazione della Valdastico Nord, unico elemento che giustificava la proroga concessa nel 2007, senza la quale sarebbe stata bocciata dalla Commissione europea;
- b) l'occultamento del nome, della data e delle circostanze della proroga del termine per la realizzazione dei progetti della stessa Valdastico Nord, sia di fronte alle numerose interrogazioni sia rispetto alle richieste di accesso agli atti amministrativi e di accesso civico;
- c) la concessione di aumenti dei pedaggi in misura spesso assai superiore all'inflazione;
- d) la spalmatura decennale del grosso debito di poste figurative accumulate per l'autostrada Brescia-Padova;
- e) l'azione svolta sulla realizzazione della Asti-Cuneo, la cui realizzazione è lontanissima dalla conclusione, a 27 anni dal primo affidamento dei lavori, mentre i costi a carico dello Stato e dell'utente sono già molto superiori al totale dei preventivi;
- f) in particolare, la serie di benefici concessi al socio privato della società concessionaria dell'Asti-Cuneo;

g) l'aumento del pedaggio dell'Ativa per il 2017, nonostante la concessione sia scaduta;

se e come sia stata realizzata presso il Ministero la rotazione degli incarichi dirigenziali prevista dall'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190, la cui importanza è stata ribadita dall'ANAC nel piano anticorruzione del 2016, quale misura organizzativa preventiva, finalizzata a limitare il consolidarsi di relazioni che possano alimentare dinamiche improprie nella gestione amministrativa, conseguenti alla permanenza nel tempo di determinati dipendenti nel medesimo ruolo o funzione, o se vi siano state figure per anni in posizione, o se vi siano state figure costantemente coinvolte nella gestione dei delicati rapporti cui si accenna nella presente interrogazione.

(3-03789) (31 maggio 2017) (Già 4-03002) (13 novembre 2014)

MALAN - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

l'articolo "In autostrada corre la proroga (e la rendita)" pubblicato sul sito *internet* "lavoce.info" il 24 ottobre 2014, ipotizza un maggiore margine operativo lordo per il gruppo Gavio di ben 9 miliardi e 644 milioni derivante dalla proroga delle concessioni autostradali che, secondo gli autori dell'articolo, sarebbe contenuta nell'articolo 5 del decreto-legge n. 133 del 2014 ("sblocca Italia");

molti mezzi di informazione hanno riferito, anche attraverso un'intervista al dottor Beniamino Gavio, di numerosi contatti tra concessionari autostradali e il Governo prima e dopo l'emanazione del decreto, volti anche a valutare gli investimenti attivabili;

nella trasmissione televisiva "la Gabbia" andata in onda su La7 domenica 9 novembre 2014, nel servizio "Autostrade 'regalate' ai soliti amici", il Ministro in indirizzo, rispondendo a giornalisti che citavano i dati del citato articolo, affermava che tale disposizione non prevede nessuna proroga e pertanto i calcoli esposti sarebbero basati su cose che non esistono;

in mancanza di proroghe, la cui possibilità è stata esclusa dal Ministro, le concessioni scadute o in scadenza vanno con urgenza messe a gara,

si chiede di sapere:

quando verranno messe a gara le concessioni autostradali scadute o in scadenza;

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di piani di investimento formulati prima dell'emanazione del decreto stesso e se essi includano la proroga delle concessioni.