



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 4

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici,  
comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE  
DI PIETRO SUGLI SVILUPPI DEL PROGETTO DI FUSIONE  
DELLA SOCIETÀ AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A. CON LA  
SOCIETÀ SPAGNOLA ABERTIS

17<sup>a</sup> seduta (antimeridiana): martedì 19 settembre 2006

Presidenza della presidente DONATI

## I N D I C E

**Comunicazioni del ministro delle infrastrutture Di Pietro sugli sviluppi del progetto di fusione della società Autostrade per l'Italia S.p.A. con la società spagnola Abertis**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 6, 13 e <i>passim</i>
BALDASSARRI (AN) . . . . .	24, 28, 30 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo (Ulivo) . . . . .	10, 17, 28 e <i>passim</i>
CICOLANI (FI) . . . . .	15, 21
* DI PIETRO, ministro delle infrastrutture . . . . .	3, 4, 7 e <i>passim</i>
GRILLO (FI) . . . . .	8, 9, 10 e <i>passim</i>
* MARTINAT (AN) . . . . .	6, 7, 8 e <i>passim</i>
MAZZARELLO (Ulivo) . . . . .	23, 38
PASETTO (Ulivo) . . . . .	10
PONTONE (AN) . . . . .	33
PROCACCI (Ulivo) . . . . .	15
VICECONTE (FI) . . . . .	4

---

*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: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Partito repubblicano italiano-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-PRI-IND-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.*

*Interviene il ministro delle infrastrutture Di Pietro.*

*I lavori hanno inizio alle ore 11,15.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Comunicazioni del ministro delle infrastrutture Di Pietro sugli sviluppi del progetto di fusione della società Autostrade per l'Italia S.p.A. con la società spagnola Abertis**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro delle infrastrutture Di Pietro sugli sviluppi del progetto di fusione della società Autostrade per l'Italia S.p.A. con la società spagnola Abertis.

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

Ringrazio il ministro Di Pietro e gli cedo subito la parola, precisando che, visti anche gli impegni che si è assunto sulla questione del sistema delle concessioni autostradali, ci aspettiamo che informi la Commissione anche sul lavoro che sta svolgendo sul complesso tema delle concessioni.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Signor Presidente, onorevoli senatori, cercherò di essere conciso nella mia esposizione introduttiva per poter rispondere alle vostre domande nei limiti di quanto a mia conoscenza.

Come sapete, la società Autostrade S.p.A., che controlla al 100 per cento Autostrade per l'Italia – la società che detiene direttamente la concessione di quasi 3.000 chilometri di autostrade italiane – ha deliberato di fondersi con la società spagnola Abertis. Tutti gli atti che sono seguiti da parte delle due società sono stati portati avanti a condizione che la concessione in capo ad Autostrade per l'Italia rimanesse allo stesso organo, nonostante la trasformazione di Autostrade per l'Italia in Autoabertis. Non so quale valore possa avere giuridicamente una tale fusione sotto condizione; credo che goda di validità ma non di efficacia sotto l'aspetto giuridico. Dunque ci è stata richiesta la possibilità di trasferire la concessione – perché dal Consiglio di Stato è stato considerato un trasferimento vero e proprio – dal soggetto Autostrade per l'Italia, controllata al 100 per cento da Autostrade S.p.A, al soggetto Autostrade per l'Italia controllato al 100 per cento da Autoabertis, la nuova società.

Il Consiglio di Stato, come sapete, ha deliberato la necessità di una esplicita autorizzazione rilasciata di concerto tra il Ministero delle infra-

strutture ed il Ministero dell'economia. Abbiamo quindi iniziato l'istruttoria preliminare al fine di valutare se e in che modo rilasciare l'autorizzazione per questo trasferimento dell'atto concessorio a soggetto diverso, come lo definisce lo stesso Consiglio di Stato. Abbiamo dunque acquisito tutta la documentazione di merito e di rito, in primo luogo quella tesa a risolvere ogni questione preliminare. Infatti chi di voi si occupa di questioni di diritto sa che prima si esamina la questione pregiudiziale e poi si entra nel merito. Abbiamo quindi acquisito tutta la documentazione sia ai fini di una valutazione preliminare della legittimità, che di una valutazione sostanziale del merito.

Una volta terminata l'acquisizione della documentazione, o almeno di quella parte che al momento ritenevamo essere sufficiente per una prima valutazione, ho incontrato il collega ministro Padoa-Schioppa e insieme abbiamo preso atto di un impedimento, derivante sia dalla normativa primaria che dalla normativa da essa richiamata, che impediva e impedisce, ad avviso dei nostri rispettivi uffici legislativi, l'autorizzazione a trasferire questa concessione in capo ad una società posseduta al 100 per cento da Autoabertis a causa della presenza della società di costruzione ACS. A questo proposito sono state fatte numerose osservazioni, come certamente avrete letto anche sulla stampa. Ci si chiede, cioè, se sia legittima o meno, sul piano del diritto nazionale e comunitario, questa clausola di esclusione dalla partecipazione al ruolo di concessionario per le società di costruzione. Si è discusso per capire se questa norma fosse transitoria, nel senso che, scaduti i trenta mesi previsti, non dovesse più essere considerata valida. Ho parlato con il ministro Padoa-Schioppa di tali questioni, insieme abbiamo informato il Governo, e in particolare il Presidente del Consiglio, abbiamo esaminato la documentazione e abbiamo concluso, assumendocene evidentemente la responsabilità politica e giuridica, che allo stato attuale questo obbligo di legge persiste.

Mi sono permesso di riepilogare le ragioni specifiche e tecniche della nostra decisione in una relazione che consegno agli atti della Commissione che, richiamando tutta una serie di documenti, spiega in modo logico e cronologico le ragioni per cui riteniamo che questa norma sia ancora vigente e vincolante. Credo sia giusto che questa relazione sia a vostra disposizione in modo che possiate trarne le valutazioni che ritenete più opportune.

VICECONTE (*FI*). Mi scusi, signor Ministro, perché ha parlato di trenta mesi?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Per la privatizzazione. Quando è stata fatta, a suo tempo, la privatizzazione si stabilì che, per un certo periodo di tempo, non si sarebbero potute vendere le quote sociali. Dunque si riteneva che quel termine potesse valere anche con riferimento alle concessionarie. Noi sosteniamo che ciò avesse una funzione diversa. La spiegazione tecnica si trova in questa analisi cronologica rie-

pilogativa che abbiamo ritenuto doveroso riportare alla Commissione perché possa compiere le valutazioni opportune.

Tale valutazione di tipo procedurale, come mi insegnate, ci ha impedito di entrare nel merito, sul quale invece avremmo molto da dire. Quindi posso affermare che, paradossalmente, tutto ciò che il giorno dopo ho letto anche sugli organi di informazione circa l'intenzione del Ministero di nascondersi dietro questa norma per non affrontare il merito della questione, in realtà l'abbiamo vissuto come una parziale sconfitta. Infatti vorremmo tanto entrare nel merito, ma la legge è legge e quindi non possiamo modificarla.

La fusione è soggetta condizione, poiché riguarda un importante *asset* in materia di concessioni autostradali a livello europeo. Anche per questo infatti è stata oggetto di attenzione da parte della Commissione europea per la concorrenza, che fa capo al commissario Kroes. La normativa europea prevede l'informativa da parte del Governo italiano dell'avvenuta operazione e prevede inoltre tutta una serie di accertamenti d'ufficio che la Commissione deve espletare. È ovvio che dopo aver preso quella decisione a firma congiunta, mia e del ministro Padoa Schioppa l'abbiamo comunicata all'ANAS che a sua volta l'ha comunicata alla parte interessata, cioè alla società Autostrade. Abbiamo provveduto, a nostra volta, a comunicarla al commissario europeo.

La Commissione europea per la concorrenza, quindi, in questo momento è chiamata, per la parte facente capo al commissario Kroes, a verificare se questa fusione realizzi o non realizzi una violazione di concorrenza perché attua una concentrazione di imprese e di attività a livello europeo tale che si rischia di minare il principio europeo della libera concorrenza. Essa attiene, cioè, direttamente e espressamente alla fusione in quanto tale, non a ciò che la società realizza nel suo concreto, cioè in questo caso – anche e non solo – gestione di una concessione autostradale. È stata fatta un'istruttoria da parte della Commissione europea che si concluderà, credo, il 22 settembre, data in cui decideranno e poi, non so quando, daranno la comunicazione. All'esito di quella istruttoria la Commissione europea ci dirà se quella fusione si può fare o no, ma nulla può incidere in ordine al fatto se debba essere rilasciata o no l'autorizzazione alla nuova società. Ciò si riferisce, infatti, ad un'altra problematica e cioè alla questione se la nuova società ha i requisiti soggettivi e oggettivi, di legittimità e di merito, per il rilascio della concessione.

Successivamente, sulla base di non precisate notizie acquisite, un'altra Commissione europea, quella che si occupa del mercato interno e che fa capo a McCreevy, ha ritenuto di scrivere al Governo italiano per richiedere informazioni in ordine alle ragioni per cui è stato fatto questo diniego di autorizzazione. Intende, infatti, valutare se il diniego di autorizzazione per il fatto che ci sia una società di costruzione sia corrispondente al diritto europeo o violi il libero scambio di azioni, di quote sociali nell'ambito comunitario. Su questo aspetto non è stata avviata alcuna procedura in senso formale, ma si è in presenza di una mera richiesta di informazioni, che potrebbe o meno dar luogo all'avvio di un'istruttoria. Mentre

nel primo caso sopra descritto è iniziata un'istruttoria che avrà un primo responso il 22 settembre o alla data che decideranno a seguito di questa riunione, per il secondo caso non sappiamo quali saranno i passi successivi.

Ci sono però state richieste dalla Commissione europea, in particolare dal commissario McCreevy, informazioni con specifico riferimento al nostro diniego di autorizzazione. Mi permetto di consegnare agli atti della Commissione, se voi siete d'accordo, la lettera che ci ha mandato la Commissione europea. Abbiamo spiegato alla Commissione europea con una lettera del Governo italiano le ragioni tecniche e giuridiche per cui siamo stati costretti dalla legge – e noi vogliamo rispettare la legge – a dover vietare questa autorizzazione. Le ragioni tecniche sono quelle specificate nella relazione che vi ho indicato prima e che sono state anche mandate alla Commissione europea.

Per noi quindi la pratica è definita e conclusa, perché non abbiamo altro da fare che ciò che abbiamo fatto, salvo che non intervenga una nuova domanda e risponderemo ad essa qualora questa contenga dei requisiti o delle prospettive diverse, oppure che nel frattempo intervenga una legislazione diversa. Tale legislazione può intervenire anche automaticamente qualora la Commissione europea decidesse che deve disapplicarsi la norma italiana che prevede questo divieto.

Nell'ultima parte della relazione che vi ho consegnato si fa riferimento espressamente al fatto che la Commissione europea era perfettamente informata dell'esistenza di questa clausola. C'è tutta una ricostruzione cronologica degli atti intervenuti tra l'autorità italiana e quella europea per cui la Commissione europea, a suo tempo, ebbe ad avallare l'esistenza di questa clausola proprio per il rispetto del principio di evitare il conflitto di interessi. Se poi essa ritiene di modificare il suo pensiero o le sue valutazioni ciò rientra nella libera determinazione delle autorità istituzionali. Tuttavia, abbiamo voluto ricordare alla Commissione europea che abbiamo agito anche prendendo atto delle loro precedenti decisioni.

Questa è la vicenda per quanto riguarda strettamente la questione della fusione della società Autostrade per l'Italia S.p.A. con la società spagnola Abertis. Quindi, lo ripeto, la vicenda per noi è completamente chiusa (e personalmente mi ero impegnato a riferire al Parlamento in merito alla chiusura della vicenda) almeno nella sua fase attuale. Infatti, come voi sapete, ogni volta che c'è una richiesta di autorizzazione amministrativa la chiusura della pratica non esclude che poi successivamente la questione possa essere riaperta sulla base di elementi nuovi.

Mi fermerei qui perché questo era l'oggetto *strictu sensu* della mia relazione.

PRESIDENTE. Ringraziamo il ministro Di Pietro per la sua esposizione.

MARTINAT (AN). Signor Presidente, vorrei svolgere innanzi tutto alcune considerazioni sulla breve relazione del ministro Di Pietro anche

perché abbiamo seguito la vicenda più sui giornali che in Parlamento; era forse opportuno e doveroso cominciare a discuterne in Parlamento.

Quando nel 1998 (quindi con un Governo analogo a questo di oggi; e non a caso dico questo in quanto oggi emerge la vicenda Telecom, con un Governo analogo a quello di allora) si attuò la privatizzazione della Società Autostrade, furono scritte alcune disposizioni tra cui quella per la quale tra i soci che detenevano la gestione – mi riferisco allo Schema 28 – non potevano esserci dei costruttori. Ma non solo; si precisò anche che la società Pavimental, in deroga a quanto previsto dalla legge n. 109 del 1994, la cosiddetta legge Merloni, non potesse fare *in house* il 60 per cento delle opere e delle nuove costruzioni. Possiamo considerare questo dato come un'ulteriore conferma: la Pavimental è una società controllata da Autostrade che si occupa di manutenzione ordinaria, ma nell'atto era chiaramente scritto che non poteva compiere certe attività proprio a conferma del fatto che un costruttore non poteva entrare nel cosiddetto azionariato di gestione. Chiunque può domani mattina andare in borsa e comprare le azioni di Autostrade, ma non può entrare nel comitato di gestione.

Tale questione, che avevo già evidenziato la volta scorsa, è stata ignorata, così come è stata ignorato un altro problema. Nel quarto *addendum*, in relazione al trasferimento della concessione da Autostrade S.p.A. alla società *holding*, si legge una disposizione precisa: Schema 28, cioè la società detentrici, non può scendere sotto il 30 per cento dell'azionariato, né salire al di sopra perché altrimenti scatterebbe l'OPA. Nella precedente occasione ho segnalato questo punto; oggi il ministro Di Pietro ha affermato che non intende entrare nel merito ed, invece, io voglio farlo.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non ho detto che non voglio entrare nel merito, ma che per ora riferisco su quello che conosco in questo momento e debbo dire che non sono riuscito ad entrare nel merito.

MARTINAT (AN). Come ho già evidenziato nella precedente occasione, la legislazione italiana è diversa da quella spagnola: da noi scatta l'OPA dopo il 30 per cento, mentre in Spagna scatta al 25 per cento. Questo è il motivo per cui le due società scendono al 24,9 per cento dell'azionariato. Ciò, però, è in netto contrasto con il quarto *addendum* siglato poco tempo fa da Autostrade quando ha proceduto allo sdoppiamento. Credo, dunque, che anche questo aspetto debba essere ricordato.

Con l'occasione, vorrei parlare dei sistemi autostradali e capire – questa è una domanda pertinente – se la nomina di Pietro Ciucci a presidente dell'ANAS sia connessa a quanto scritto nella finanziaria 2006. Mi spiego meglio: nella finanziaria 2006 è stato previsto che l'ANAS avrebbe potuto costituire società di scopo dirette con privati e/o con pubblici. Non a caso Ciucci appartiene al vecchio mondo IRI, è legato al presidente Prodi, come lo è l'amministratore delegato di Fintecna, Maurizio Prato, che è il maggiore azionista della Società Stretto di Messina S.p.A. Mi chiedo, allora, se sia vero, come qualcuno afferma, che la realizzazione

o meno del Ponte sullo Stretto significhi mettere le mani in una società mista ANAS-Fintecna; questa società mista dalla parte di Fintecna avrebbe miliardi di euro ma allo stesso tempo, poiché la finanziaria 2006 prevede la possibilità per l'ANAS di costituire società di scopo con enti pubblici o con privati per pedaggiare in modo virtuale o reale fino a 4.500 chilometri di strade.

Credo che il Ministro delle infrastrutture debba iniziare a dare risposte a questo tipo di domande. Infatti, domani non vorremmo trovare scritto sui giornali qualcosa attinente al merito.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Potrebbe chiarirmi la sua domanda?

MARTINAT (AN). Ripeto, dunque, la domanda. Pietro Ciucci è un vecchio uomo IRI (che ha gestito anche il sistema autostradale e così via), è occasionalmente legato al presidente Prodi, è occasionalmente legato anche a Maurizio Prato che è l'amministratore delegato di Fintecna; Fintecna è la maggiore azionista della Società Stretto di Messina ed ha in cassaforte alcuni miliardi di euro. Ricordo che la finanziaria 2006 dà la possibilità all'ANAS di costituire società di scopo con enti pubblici o con privati per pedaggiare in modo virtuale o reale fino a 4.500 chilometri di strade. Vorrei sapere, dunque, se esiste effettivamente questo disegno oppure se si tratta di una mia fantasia e se questa serie di nomi che si incasellano in un certo modo è una pura coincidenza.

Infine, vorrei sapere che fine ha fatto la concessione del collegamento autostradale Asti-Cuneo, peraltro molto richiesto. Da piemontese, mi chiedo il motivo per cui da mesi il Ministero non provveda a siglare tale concessione, visto che l'*iter* burocratico è stato completato ed il 1° marzo scorso la società è stata fatta; ad aprile, tecnicamente non si è potuto firmare perché in quel periodo sono mutate le condizioni politiche. Ora, però, siamo arrivati al mese di settembre e vogliamo capire, da piemontesi, se il Ministero intende firmare la concessione o aprire un altro contenzioso economico e politico con il Piemonte.

GRILLO (FI). Sarò molto sintetico anche perché desidero porre una questione pregiudiziale al ministro Di Pietro. In premessa, però, affermo la mia personale delusione per essere stato convocato questa mattina per ascoltare il Ministro delle infrastrutture su un problema di cui quest'estate hanno parlato a lungo tutti i giornali e per sentirmi ripetere le stesse dichiarazioni rese dal Ministro alla stampa alcuni mesi fa. Comunque, se questo è il modo con cui il signor Ministro intende rapportarsi con il Parlamento, ne prendo atto.

Sull'argomento, comunque, pongo una questione pregiudiziale. Signor Ministro, questa mattina più di una volta lei ha sostenuto che il Governo in quanto tale deve rispettare le leggi italiane; ai rappresentanti dell'Unione Europea ha fatto presente che le leggi ci sono e regolamentano la materia e quindi voi siete costretti a rispettarle; ha anche aggiunto che, in



virtù del rispetto di questa legge esistente, considera la partita chiusa. Non ci ha fatto, però, il piacere di citare la legge in questione. Allora, lei deve essere così cortese da citare adesso la legge su cui costruisce questa sua opinione. Tenga presente che ciò esclude il merito, rispetto al quale rivendico il fatto di essere stato tra i primi ad affermare che tale fusione non deve essere autorizzata in virtù della difesa di un supposto principio di italianità del sistema produttivo, che da anni difendo in questo Parlamento. Quindi, il merito non c'è; lei non vuole affrontarlo questa mattina e noi rispettiamo la sua volontà e quindi ne riparleremo in seguito. Intanto, pregiudizialmente, le chiedo di citare la legge in forza della quale, come ha detto questa mattina, lei ha dichiarato all'Unione Europea che la partita è chiusa. Vorrei capire, signor Ministro, se non si tratta di una legge, a cosa lei fa riferimento nella sua relazione, testé distribuita? A pagina 2 di tale relazione si legge che «alla luce di questo quadro di riferimento...» .

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non ho capito bene: le chiedo, senatore Grillo, di rileggere.

GRILLO (FI). Mi riferisco al secondo capoverso di pagina 2 della sua relazione in cui si afferma: «Alla luce di questo quadro legislativo di riferimento...».

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Allora, c'è scritto «legislativo»! Pensavo non fosse stato scritto nella sua copia!

GRILLO (FI). Signor Ministro, io sono pronto a fare autocritica, ma anche lei deve essere altrettanto pronto.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Visto che lei non ha letto questa parola, pensavo non fosse stata riportata nella sua copia!

GRILLO (FI). La mia copia è quella che lei gentilmente ha consegnato alla Commissione.

Dunque, il Ministro delle infrastrutture si riferisce a questo quadro legislativo di riferimento, cioè la cosiddetta legge Draghi, fatta dall'allora direttore generale del Ministero dell'economia e delle finanze ed oggi Governatore della Banca d'Italia, che regola il processo di privatizzazione del sistema italiano? Ricordo che nel 1992 è iniziata la stagione delle privatizzazioni per fare cassa perché non avevamo alternative. Comunque, nella relazione si legge che la Commissione permanente della Camera e poi anche l'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato hanno espresso dei pareri sostenendo che non bisogna fare matrimoni con gruppi societari dei quali fanno parte società di costruzioni. Qui, però, non si fa riferimento a leggi; c'è scritto che il Governo ha assunto una collegiale preliminare deliberazione. Quando il Governo assume queste deliberazioni, di solito fa atti regolamentari, decreti del Presidente del Consiglio dei ministri; se vuole fare una legge, prepara un disegno di legge e viene

in Parlamento per farla approvare. Mi chiedo, pertanto, qual sia la legge cui lei ha fatto riferimento; forse si tratta dei pareri delle Commissioni o degli atti deliberativi del Governo? Se è così, però, lei non può parlare di leggi, ma deve parlare – appunto – di pareri delle Commissioni o di atti del Governo. I pareri delle Commissioni sono importanti: per carità, il parere espresso dal Parlamento è certamente una cosa seria, specialmente se viene assunto all'unanimità, ma non è una legge!

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Senatore Grillo, mi permetta, lei parla di ciò che è scritto a pagina 2 della relazione consegnata dal Ministro?

GRILLO (*FI*). Parlo delle cose che il Ministro ha detto.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Solo per una questione di chiarezza. Laddove è scritto: «Alla luce di questo quadro il Governo ha assunto una sua collegiale e preliminare deliberazione», si racconta la storia di quanto è accaduto prima; non si tratta di una questione accaduta adesso.

GRILLO (*FI*). Ciò che vorrei sapere – è questa la domanda che ho rivolto al Ministro – è quale sia la legge che lui ha più volte citato e sui cui ha costruito questo parere di non operatività; non ho infatti sentito pronunciare il numero della legge. Il quadro legislativo citato riguarda una pregressa condizione, relativa al 1992. Ci sono poi i pareri delle Commissioni, fatto senz'altro importante; ci sono sicuramente atti deliberativi del Governo, fatto anch'esso importante. Ma la legge c'è o no? Se c'è, vorrei che fosse citata; se non c'è, allora non parliamo più di legge, ma di atti di indirizzo, che non hanno il valore di una legge. Sono pertanto molto curioso di sapere se lei, signor Ministro, mi sa indicare quale sia questa legge.

MARTINAT (*AN*). Era scritto nel bando di gara.

GRILLO (*FI*). Io ho ben presente – vorrei che il Ministro lo sapesse – cosa c'era scritto nel bando di gara; ma quest'ultimo, collega Martinat, non è una legge. Fu deliberato dal Governo con un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri; quindi il Governo, anche allora, non fece ricorso allo strumento legislativo. Nel bando di gara c'era scritto che per 36 mesi si dovevano realizzare le vendite secondo certe procedure ma non si trattava di una legge. Nel merito – torno a dire – ho dichiarato non essere favorevole a questa fusione; ma la legge non l'ho vista. Se il Ministro cortesemente ci dice qual è la legge che nello specifico vieta alla Società Autostrade di realizzare fusioni con altre società partecipanti a società di costruzioni, io sono pronto a fare autocritica e a scusarmi se per cinque minuti ho tenuto l'attenzione su questo argomento.

PASETTO (*Ulivo*). Signor Presidente, credo che dovremmo restare sul terreno di questa procedura informativa, che presenta due aspetti: da

una parte la ricostruzione delle fonti del diritto e delle fonti normative e, dall'altra, la questione di merito.

Il Ministro ha voluto fornire una comunicazione che si esaurisce sostanzialmente in una ricostruzione ed ha toccato tre punti fondamentali: il parere del Consiglio di Stato, il problema dell'autorizzazione e l'analisi che è stata svolta, rispetto alla quale il Governo, sulla base delle valutazioni e delle indicazioni del Consiglio di Stato, ha definito sostanzialmente una posizione di coerenza rispetto alla necessità – questo è l'altro elemento – che questa operazione abbia come presupposto valutativo una grande trasparenza e un fondamento normativo. Adesso non esprimo un giudizio di merito; dico che questa sostanzialmente è la prima questione di cui il Ministro ci ha parlato.

La seconda riguarda la pregiudiziale normativa, che – dice il Ministro – non è stata messa in campo per escludere la trattazione del merito. Pur avendo le proprie valutazioni sulle questioni di merito – non so se sarà il caso di affrontarle questa mattina – egli ritiene che vada definito prima il problema delle procedure, affinché queste siano chiare e trasparenti.

Un'altra questione che mi pare estremamente importante è il riferimento alle decisioni europee. Quindi il quadro normativo, sia a livello nazionale, sia a livello di interpretazione del Consiglio di Stato, sia a livello delle decisioni europee, ci si presenta con una legittimità che credo – al di là del problema della citazione o meno – non possa essere messo in discussione.

Per quanto riguarda la questione di merito, dobbiamo metterci d'accordo se affrontarla questa mattina o successivamente. Il Ministro ritiene che sia inutile affrontarla – anche se ognuno di noi è venuto qui pensando anche alla questione di merito – se non viene definito prima questo spartiacque tra l'aspetto normativo e le questioni di merito. Apprezzo che il Ministro sia venuto in questa Commissione con una relazione scritta; egli sostanzialmente non solo ha rilasciato delle dichiarazioni, ma ci ha portato due note, una delle quali è riferita al nostro incontro. Al di là delle cose dette verbalmente, quindi, c'è un riferimento scritto al quale ognuno di noi può accedere per approfondire e per avere tutti gli elementi di giudizio; di questo lo ringraziamo.

Il problema vero che è stato sollevato – e che in qualche modo potrà essere ricondotto alla questione della fusione – è il problema più generale delle concessioni. Credo che forse sarebbe opportuno – lo ripeto, se è possibile anche questa mattina – affrontare questo punto, che indirettamente sarà chiamato in causa quando esamineremo il problema della fusione, in particolare per quanto riguarda il rapporto che c'è in tutte le concessioni, in questo Paese, tra lo strumento della concessione, gli investimenti mancati, il rapporto tra ricavi e tariffe, l'indebitamento che viene scaricato in altri settori da parte di alcune concessionarie. Questo credo sia un elemento sul quale sarebbe opportuno avere indicazioni da parte del Ministro. Prima o poi, infatti, tale questione dovrà comunque essere esaminata, sulla base non soltanto dei riferimenti normativi, ma anche delle decisioni che dovranno essere assunte; ma – sia chiaro – si pone una questione di qua-

dro di riferimento normativo per tutto il sistema delle concessioni, rispetto al quale riteniamo che qualche rivisitazione vada apportata.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Vorrei fare una precisazione, perché forse abbiamo equivocato. Questa mattina, appena arrivato, mi sono chiesto quale fosse il livello di informazione e fino a che punto dovessi intervenire, in base all'ordine del giorno. Mi sono posto questo interrogativo non perché non avessi nulla da dire rispetto a tutto il resto, ma perché, preso atto che l'ordine del giorno di oggi riguarda la questione della fusione tra Autostrade per l'Italia e Abertis, mi sono limitato a fornire l'informativa su tale questione.

Personalmente mi sto muovendo – e questa è un'informazione – su quattro livelli diversi. Il primo livello è la questione Autostrade-Abertis, per la sua emergenza fattuale: c'è una fusione in corso.

La seconda questione su cui mi sto muovendo, come Ministero delle infrastrutture, di concerto con gli altri Ministri competenti, riguarda la concessione alla concessionaria Autostrade per l'Italia, nei confronti della quale, indipendentemente e a prescindere dalla vicenda della fusione, abbiamo aperto un'istruttoria, per valutare, rivalutare e se necessario contestare tutta una serie di questioni. Tra queste vi è, innanzitutto, la questione degli investimenti o dei mancati investimenti, nonché la questione degli interventi in ordine alla sicurezza e in ordine alla qualità del servizio, con riferimento al meccanismo di individuazione del *price cap*; vi sono poi altre decine di questioni, su cui stiamo intervenendo e per le quali, in questo momento, la concessione tra ANAS e Autostrade per l'Italia deve intendersi sotto istruttoria.

La terza questione su cui sto intervenendo riguarda l'insieme delle altre concessioni, perché Autostrade per l'Italia rappresenta solo una delle 23 concessioni; queste 23 concessioni hanno alcuni aspetti comuni, ma anche talune specificità.

La quarta questione su cui sto intervenendo riguarda la concessione tra Ministero delle infrastrutture e ANAS, anch'essa generatrice di equivoci e incomprensioni sul piano giuridico e interpretativo.

Perciò questa mattina mi sono domandato quale fosse l'oggetto della discussione odierna: volendo potremmo parlare di questi argomenti per giorni e io sono disposto a farlo. Mi è stato chiesto però di limitare il mio intervento all'argomento posto all'ordine del giorno e ad esso mi sono attenuto. Dunque non posso sentirmi rimproverare per aver fornito informazioni di cui la Commissione era già al corrente: non mi si può attribuire alcuna colpa, visto che mi è stato chiesto di trattare lo specifico argomento indicato. Ditemi voi, allora, di che cosa volete che si discuta. Mi sono attenuto all'oggetto della discussione posto all'ordine del giorno, mi scuso se la discussione stessa è stata così delimitata.

A fronte però delle questioni che sono state poste, sono in grado sin da ora di fornire una serie di elementi di riflessione, che possono costituire materiale di approfondimento utile anche per le prossime riunioni, quando la Commissione deciderà di discutere sull'argomento. In particolare, per

farsi un'idea della situazione attuale, credo possa essere interessante conoscere la situazione degli investimenti delle 22 concessionarie che producono reddito ai vari livelli (le concessionarie sono in totale 25, ma in questo numero è compresa ad esempio la Brebemi). Vi posso dare già una prima indicazione, consegnandovi un documento di sintesi da cui si rilevano: l'inizio e la durata della convenzione, a quanto ammontano per ogni concessionaria il totale degli investimenti che devono essere effettuati e quello degli investimenti da effettuare entro quest'anno, il totale degli investimenti che non sono stati ottenuti entro quest'anno per ciascuna concessione e quello degli ulteriori investimenti che devono essere compiuti fino alla scadenza della concessione. È un documento lungo, ma desidero consegnarlo alla Commissione.

Da ciò si ricava l'esistenza di una serie di problematiche che ho già provveduto a contestare a tutte le concessionarie, che sto incontrando una ad una: ad oggi ho compiuto incontri formali di contestazione con più della metà delle società in questione. A fronte degli investimenti totali delle 22 concessionarie – pari a quasi 16 miliardi di euro – che esse dovrebbero compiere nell'arco di tutta la durata delle loro convenzioni, alla fine del 2005 l'insieme delle concessionarie avrebbe dovuto sviluppare investimenti e realizzare opere per 8 miliardi e 661 milioni di euro: di questa cifra hanno utilizzato ad oggi soltanto 5 miliardi e 916 milioni. Ciò significa che al momento ci sono investimenti non realizzati per circa 2 miliardi e 600 milioni di euro che, se compiuti, si sarebbero tradotti in opere che avremmo avuto sotto gli occhi e avremmo potuto fruire. In particolare Autostrade per l'Italia S.p.A., a fronte di un investimento che nel 2005 doveva essere di 4 miliardi e 72 milioni di euro, ha realizzato un investimento pari soltanto a 2 miliardi e 212 milioni di euro: il resto della somma è rimasta inutilizzata.

Mi sembra che il senatore Grillo mi stia facendo cenno di concludere.

GRILLO (*FI*). In realtà facevo segno alla Presidente: ho intenzione di presentare una mozione d'ordine.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Se è così, mi fermo: se sto andando fuori tema, torno subito alla questione delle autostrade.

PRESIDENTE. Credo che i chiarimenti del Ministro siano stati utili e se il senatore Grillo vorrà intervenire di nuovo lo potrà fare tranquillamente.

GRILLO (*FI*). Voglio presentare una mozione d'ordine. Ha ragione il ministro Di Pietro: siamo stati convocati questa mattina con un ordine del giorno che credo sia stato fissato dalla Presidente.

PRESIDENTE. Su richiesta del Ministro.

GRILLO (*FI*). All'ordine del giorno c'è scritto che la Commissione è convocata alle ore 11,00 per le comunicazioni del Ministro delle infrastrutture sugli sviluppi del progetto di fusione della società Autostrade per l'Italia S.p.A. con la società spagnola Abertis.

Dunque ha ragione il Ministro: questa mattina dobbiamo parlare di ciò. Se poi il Ministro, generosamente, vuole fornire già oggi una documentazione ai componenti la Commissione per metterci in condizione, la prossima volta, quando lo si riterrà opportuno, di discutere del sistema concessorio in generale – argomento che a noi interessa molto – va benissimo.

Ora però abbiamo aperto una discussione sul progetto di fusione: anche io ho molto da dire sui vari argomenti citati, ma mi sono limitato a interloquire sull'argomento all'ordine del giorno. È bene che il Ministro ci consegni quella documentazione, ma faccio notare come siano state compiute affermazioni importanti riguardanti società, alcune delle quali quotate in borsa. Occorre dunque organizzare, in una prossima occasione, un dibattito approfondito sul sistema concessorio.

PRESIDENTE. Mi pare di poter dire che, avendo la nostra Commissione iniziato un'indagine conoscitiva sulla situazione dell'ANAS S.p.A. e sullo stato delle concessioni autostradali in Italia, è nostra intenzione affrontare e comprendere, scavando in profondità, lo stato dell'intero sistema concessorio. Ben venga dunque il fatto che il Ministro consegni agli atti della Commissione questa documentazione; in una seduta successiva, dopo che le senatrici e i senatori avranno avuto modo di formare le proprie considerazioni su di essa, richiameremo il ministro Di Pietro per riferire sulla vicenda delle concessioni autostradali, come già avevamo intenzione di fare. Questo non toglie che i singoli senatori possano poi fare domande sul tema delle concessioni a partire da Autostrade per l'Italia S.p.A. e il Ministro, se riterrà, potrà fornire le proprie risposte.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Credo sia utile, se la Commissione lo consente, concludere brevemente l'illustrazione della documentazione che intendo consegnare agli atti della Commissione.

Le questioni di cui mi sto occupando e su cui credo sia doveroso e giusto informarvi sono le quattro elencate precedentemente. Ho fornito un'informativa sul progetto riguardante la società Autostrade per l'Italia S.p.A. e Abertis. Vi ho segnalato che stiamo svolgendo un'istruttoria con riferimento al sistema delle concessioni in generale e alla situazione di Autostrade per l'Italia in particolare. Da questo documento si rileva come ad oggi ci siano opere non compiute per circa 2,6 miliardi di euro. Credo dunque sia interessante conoscere la situazione attuale in merito: consegno dunque una copia della documentazione. Ritengo sia importante anche conoscere un dato, proprio in riferimento ad Autostrade per l'Italia S.p.A. su cui ognuno potrà trarre le proprie considerazioni, di cui discuteremo nel momento opportuno, che ritengo non sia oggi – visto

che non abbiamo approfondito la materia – a meno che non pensiate altrimenti.

Quando la società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha ottenuto la concessione, lo ha fatto per circa 2.866 chilometri: questo chilometraggio è stato valutato rispetto a quello totale delle autostrade, che ammonta alla cifra ragguardevole di circa 5.000 chilometri. Nel corso degli anni la Società Autostrade per l'Italia ha acquisito una serie di altre partecipazioni, dirette e indirette, per cui possiamo notare come, a fronte del 51 per cento iniziale – ovvero la percentuale di chilometraggio che aveva rispetto all'insieme delle autostrade italiane – ad oggi la Società Autostrade sia arrivata quasi ad una quota del 70 per cento, considerando anche i tratti controllati indirettamente. Quindi, ad oggi, di fatto, la Società Autostrade si trova ad occupare un mercato per una percentuale pari al 70 per cento. Credo sia importante conoscere questo dato perché in base ad esso ognuno potrà esprimere le valutazioni che ritiene più opportune.

CICOLANI (FI). Questo è compito dell'*Antitrust*.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Io ho segnalato il problema perché è un fatto oggettivo.

Dopodiché penso sia interessante, nell'ambito delle informazioni che sono in condizione di fornirvi, sapere qual è l'incasso netto che dal 2001 al 2005, quindi da quando pressappoco è nato il sistema delle privatizzazioni, di volta in volta tutte le concessionarie hanno ricevuto, ovvero quanti soldi le concessionarie hanno incassato nel loro insieme e singolarmente. Nel 2001 l'insieme delle concessionarie, ma poi vi fornirò anche il dato relativo ad ognuna, hanno incassato 3.313 milioni di euro; nel 2002, 3.500 milioni; nel 2003, 3.766 milioni; nel 2004, 3.957 milioni; dal 2005 ad oggi, 4.072 milioni. Parlando in percentuale, rispetto al 2001 vi è stato un incremento degli incassi netti delle concessionarie nel 2002 del 5,8 per cento, nel 2003 del 7,4 per cento, nel 2004 del 5,7 per cento, nel 2005 del 2,9 per cento. Come vedete, ogni anno hanno incassato sempre più sia singolarmente sia tutte insieme.

PROCACCI (Ulivo). A tariffe inalterate?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Il concetto della tariffazione autostradale si basa sul concetto del *price cap* che è quell'insieme di parametri da cui si rileva una sostanziale equità nel ritorno degli investimenti da parte del ROE (*return on equity*), che è il parametro fondamentale che sta alla base del *price cap*. La tariffa media, che nel 2001 era di 0,045 euro per chilometro per veicolo, nel corso degli anni, nell'insieme delle autostrade e singolarmente prese – il documento lo lascio agli atti – è salita nel 2002 a 0,046 euro, nel 2003 a 0,047 euro, nel 2004 a 0,048 euro, nel 2005 a 0,049 euro. Ciò indica che vi è stato un aumento medio delle tariffe; vi è stato un aumento medio progressivo degli incassi netti delle concessionarie e vi è stato anche un aumento medio compless-

sivo del traffico in milioni di autoveicoli.: nel 2001 erano 73 milioni, nel 2002 76 milioni, nel 2003 80 milioni, nel 2004 82 milioni, nel 2005 82,6 milioni. Queste cifre dimostrano che vi è stata una percentuale di aumento di autovetture anche in questo caso progressivo. Insomma, tenendo presente come si sarebbe dovuto stabilire il prezzo rispetto agli incassi e agli investimenti, si rileva che vi è stato un aumento di tariffa, un aumento di autoveicoli, un aumento di incasso netto e una riduzione di 2,5 miliardi di investimenti. Consegno a voi questo documento perché contiene dati utili alla valutazione della situazione, che sono desumibili anche dal grafico.

Tra le varie ragioni per cui stiamo riportando in istruttoria tutti gli atti e le scadenze quinquennali dei piani finanziari, vi è proprio la valutazione che stiamo facendo: è giusto, nel rispetto dei parametri di riferimento, o *price cap*, per il calcolo della giusta tariffa per il consumatore, e a fronte di un aumento progressivo del numero degli autoveicoli, della tariffa media e della tariffazione, della tariffa in funzione del costo della vita e dell'inflazione e di una riduzione di investimenti, che si proceda automaticamente ogni anno a un aumento? Vi consegno anche un altro documento da cui si evince che 17 di queste concessionarie sono *sub iudice*. Credo si tratti di documenti interessanti.

Mi fermo qui per il momento perché vi sono almeno una ventina di questioni che sono sotto osservazione. Non ultimo, lo dico con un'istruttoria appena iniziata, non comprendiamo a che titolo le società concessionarie abbiano diritto di incassare direttamente le subconcessioni. È vero, c'è scritto nella concessione che esse incassano le subconcessioni, ma non a che titolo abbiano acquisito tale diritto. In nessun documento sta scritto che nella concessione è incluso oltre all'autostrada anche tutto ciò che non è autostrada, ma pertinenza o altre concessioni già date in precedenza. In nessun titolo sta scritto. Soltanto che da un certo momento in poi, quando tutto è stato privatizzato, l'intera tariffa di subconcessioni, salvo il 2 per cento che torna allo Stato (quindi non solo gli introiti riferiti agli Autogrill, ai distributori di benzina, ma anche a tutto il sistema pubblicitario, a tutto il sistema delle reti e delle telecomunicazioni) viene incassata dalle società concessionarie. Allora mi chiedo se tutto questo stia avvenendo davvero con o *sine titulo* e se ci sia un arricchimento senza causa di cui al codice civile. Queste sono alcune delle questioni che ci stiamo ponendo nella loro drammaticità e realtà. Ecco, perché rispondo alla sua domanda in modo propositivo.

GRILLO (*FI*). Alla mia domanda non ha risposto, perché ho chiesto il numero della legge in virtù della quale lei ha fatto certe affermazioni.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Senatore Grillo, credevo di aver risposto ad uno dei suoi quesiti. Se ricorda bene lei mi ha fatto due domande: con la prima chiedeva qual fosse il presupposto legislativo, con la seconda mi chiedeva perché fossi venuto in questa sede per riferire solo di Autostrade per l'Italia. Io ho risposto alla seconda domanda.



GRILLO (*FI*). Ho chiesto solo il numero e la data di approvazione della legge cui fa riferimento.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Posso assicurarle che lei all'inizio del suo discorso ha detto che il sottoscritto era venuto per raccontare di vicende riportate sui giornali. Io le rispondo che ho riferito solo della fusione Autostrade-Abertis perché questo è quanto mi era stato richiesto. Lei mi ha dato anche ragione cinque minuti fa.

GRILLO (*FI*). Certo, e le do nuovamente ragione, però cortesemente vorrei che rispondesse anche alla mia domanda sul numero della legge.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Appena potrò risponderò a tutti.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Ringrazio il Ministro per lo sforzo da lui compiuto, perché, considerati gli ultimi viaggi, immagino che non sarà fresco e riposato.

Rispetto alla prima questione, cioè quella dell'ordine del giorno strettamente relativo alla fusione, sottoscrivo interamente l'impostazione che il Ministro sta dando, che trovo corretta e a cui anzi vorrei aggiungere un'osservazione. Siccome ho la sensazione (che va quindi considerata come tale) che si stia avviando una discussione sul ripensamento in merito a questa problematica, vorrei – e se necessario lo dirò anche pubblicamente, ma già questa è una seduta pubblica – che il Ministro venisse aiutato nel mantenere questa impostazione, che riconosce che, alla radice della questione della fusione Abertis -Autostrade, c'è un problema giuridico irrisolto e irresolubile, stante la situazione attuale, che riguarda un conflitto d'interessi insanabile e che non c'è nessun motivo per rimettere in discussione questo argomento perché il conflitto esisteva, esiste ed esisterà ancora.

I dati che sono stati riportati nella seconda parte del ragionamento del Ministro, in relazione agli investimenti, mostrano come potrebbe evolvere la situazione delle nostre autostrade qualora entrassero in forze, dentro le concessionarie autostradali, soggetti portatori di interessi completamente diversi da quelli della realizzazione delle grandi reti. Ancora di più, se hanno potuto sottrarsi agli obblighi le società concessionarie in regime statale italiano, immaginate cosa potrebbe succedere se alcune di queste, consorziandosi con consociate estere e diventando parte di consociate estere, come nel caso Abertis, sfuggissero completamente ad ogni tipo di giurisdizione. Dunque, per tutti questi motivi io credo che l'impostazione che è stata data vada sostenuta in ogni sede.

Aggiungo però una riflessione che il Ministro dovrebbe, secondo me, considerare: si tratta di argomenti estremamente delicati ma, dato che ho notato una certa precisione giuridica nell'impostazione, penso che si possa fare anche un passo ulteriore. Lo scorporo della società Autostrade per l'Italia dalla Società Autostrade S.p.A. è all'origine di tutti questi problemi

perché se oggi fosse in vendita agli spagnoli la Società Autostrade, depositaria della concessione, non ci sarebbe questione perché, nel momento in cui quest'ultima modificasse la struttura proprietaria, dovrebbe chiedere al concedente l'autorizzazione. Invece si sostiene che si deve chiedere una nuova autorizzazione e quindi sottomettersi al giudizio di congruità, in quanto la Società Autostrade non è più depositaria della concessione che è stata tralata ad Autostrade per l'Italia, la cui compagine societaria non viene modificata. Questo però è un argomento un po' capzioso perché è innegabile che ci sarà un cambiamento.

Allora credo che sia giusto anche ispezionare il passaggio Autostrade - Autostrade per l'Italia. A questo proposito esprimo un giudizio critico sull'operato del Governo precedente perché quando fu effettuato il passaggio era assolutamente necessario che la nuova concessionaria, Autostrade per l'Italia, venisse riconosciuta idonea e sostenere la concessione mediante un atto impegnativo del Governo (ad esempio, un decreto interministeriale che dicesse che effettivamente tutte le condizioni venivano soddisfatte) ed eventualmente poi una nuova convenzione anch'essa approvata dal Ministero. Tutto questo non c'è stato perché un funzionario infedele del Ministero delle infrastrutture si prese l'arbitrio di affermare tramite lettera che, secondo il suo giudizio, non vi era nessuna questione, che tutto poteva essere fatto senza nuove concessioni né decreti interministeriali. Sia chiaro: questo funzionario, con questa sua lettera, fece «ballare» l'OPA, che sostanzialmente fu portata avanti perché vi era una dichiarazione che affermava che non ci sarebbero state intromissioni sull'operazione successiva. Tutto questo mi pare che debba essere esaminato con attenzione perché, secondo me, vi potrebbero essere gli estremi per un risarcimento.

Per quanto riguarda la questione relativa alla seconda parte, intervengo brevemente perché noi abbiamo portato avanti, lo sa chi è con noi dalla precedente legislatura, quattro anni di battaglie cercando di far capire quello che lei oggi ci riporta come dati che risultano evidenti dai documenti. Ci veniva detto che i documenti dicevano esattamente il contrario, che non era vero, che se mai la colpa era dei Comuni o dei Verdi che non permettevano di operare, che erano stati fatti tanti investimenti, anche in maniera congrua. Adesso lei ci presenta dei dati trasparenti e inequivocabili che dicono che non ci siamo assolutamente. Io non ricordo che vi sia stata una posizione così violenta ed oltranzista in tutta Italia per cui tutte le concessionarie siano state messe nella impossibilità di procedere. Non hanno proceduto perché è molto comodo incassare le tariffe crescenti e i proventi derivanti dall'aumento degli automezzi transitanti senza dover spendere neanche una lira per fare gli investimenti relativi e quindi trasferendo ai profitti quello che invece doveva essere investito, con i risultati finanziari noti a tutti.

Bisogna aggiungere però, che tutto questo non è accaduto senza una precisa volontà di farlo accadere, perché l'allora vigilante ministro Lunnardi e l'allora sub-vigilante società ANAS hanno volontariamente assecondato questa situazione. Loro sapevano benissimo che le cose stavano

andando in questo modo e lo hanno taciuto, con responsabilità dirette e personali e anche con responsabilità dei sottoposti. Infatti, non c'è dubbio che l'ANAS poteva fare tutte queste verifiche, rendersi conto dei problemi e chiedere modifiche, mentre invece ha serenamente proceduto a stipulare atti aggiuntivi che aggravavano ulteriormente la situazione. Addirittura l'ultimo atto di modifica della convenzione in sostanza stabilisce che quanto definito in passato non sia rimesso in discussione.

Lei, signor Ministro, mi potrebbe rispondere che si sta già agendo per provvedere alla questione dell'ANAS: è vero, però bisogna fare attenzione perché nell'azienda non tacevano soltanto gli amministratori del consiglio d'amministrazione, ma anche diversi funzionari interni davano al consiglio d'amministrazione informazioni tali da spingere i dirigenti a sostenere queste tesi. Quindi, siccome queste strutture interne all'ANAS esistono ancora, così come lei ha cominciato a sostituire i vertici della società, bisogna spingere gli attuali amministratori dell'ANAS ad intervenire anche più internamente, altrimenti non verremo mai a sapere qual è la verità.

Infine la ringrazio per le notizie che ci ha dato stamattina e termino con questa affermazione, e spero che la prenda un po' con bonomia: un Ministro faceva determinate affermazioni e assecondava certi processi; un altro, cioè lei, dice cose diverse e cerca di evitare che avvengano certi processi. Potremmo tentare, in futuro, di ottenere il rispetto delle regole indipendentemente dalla volontà o non volontà del soggetto governante? A regolare questo settore non potrebbe esserci qualcuno non politicamente orientato, perché se lo è ed è orientato bene non ci sono problemi, ma se è orientato male non farà niente. Ci dovrebbe essere uno strumento, un sistema, un'*Authority* che, al di là delle contingenze politiche, controlli se funzionano i *price cap*, se c'è un operatore *incumbent*, se vengono rispettati i dati sugli investimenti; dobbiamo agire così se vogliamo passare da una fase in cui vige la legge della giungla a una fase diversa. Certo poi se arriva il «cacciatore bianco» e mette le cose a posto va tutto bene, ma se non arriva tutto resta com'era prima. Sarebbe meglio invece passare ad una situazione in cui il sistema sia più ordinato e meno vincolato alle particolari congiunture politiche che oggi sono positive ma domani potrebbero tornare quelle di prima e quindi tutto questo sforzo potrebbe ritornare indietro.

Io vorrei che lei introducesse questo argomento nella sua riflessione in maniera tale da lasciare un segno strutturale nel sistema e quindi, anche domani, uno schema di regole al quale tutti debbano attenersi.

PRESIDENTE. Vorrei fare anch'io un intervento, avendo seguito molto da vicino e da molti anni questo argomento, e rivolgere tre domande al ministro Di Pietro. La considerazione è molto semplice anche alla luce di tutta l'attività che abbiamo svolto.

Ritengo innanzitutto che il Governo si sia mosso con grande rigore e correttezza in ordine alla valutazione delle concessioni in essere senza entrare nel merito – come è stato ribadito in questa sede – della fusione, ma verificando se il contratto in essere tra la società concessionaria e lo Stato,

quindi concessione, convenzione e atti aggiuntivi, fosse pienamente rispettato anche nel prosieguo della proposta che veniva avanzata dalla Società Autostrade. Era una verifica doverosa che ha dato un risultato che io condivido; in questo senso voglio sostenere pienamente l'azione del ministro Di Pietro e del ministro Padoa-Schioppa e mi auguro che la Commissione europea riconosca questa correttezza procedurale.

Vorrei che venisse anche ricordato – e arrivo subito alla prima domanda – che la stessa Commissione europea che aveva vigilato fortemente su tutto il processo di privatizzazione e proroga della concessione, che erano combinati negli anni 1997 e 1998, arrivò (con la lettera del 30 luglio 1998, in ordine proprio alla autorizzazione alla privatizzazione e alla proroga ventennale, che arrivava al 2038, della durata) a richiedere che fosse una Commissione mista nominata dal Ministero dei lavori pubblici a gestire l'intero ammontare degli appalti di Autostrade S.p.A. Ciò proprio con la preoccupazione di evitare che una quota rilevantissima, viste le normative in essere che consentivano di realizzare il 60 per cento dei lavori in casa, fosse sottratta al mercato. La norma risultava coerente anche con la scelta fatta in vari modi – pareri, regole, deliberazioni del Consiglio dei Ministri in ordine alla privatizzazione – di evitare la partecipazione di azionisti costruttori, proprio per evitare una sottrazione evidente di una grande quota del mercato. Questo tema per altro si pone anche per altre concessionarie, richiedendo di essere affrontato e risolto. Quindi, la Commissione avanzò questa richiesta; c'è una lettera precisa mandata al Governo italiano e al quale esso rispose positivamente, anche perché questa era una condizione che Bruxelles riteneva indispensabile per procedere a privatizzazione e proroga.

La prima domanda è la seguente: in questi anni, questo impegno di vigilanza e di gestione degli appalti da parte di una Commissione mista è stato pienamente esercitato? È possibile avere informazioni su quanto accaduto in ordine a questo impegno preciso di affidare il 100 per cento dei lavori all'esterno, come Bruxelles richiedeva e il Governo italiano si era impegnato a fare?

In secondo luogo, c'è stato sempre in questa Commissione un dibattito di merito che ci ha visto condividere, al di là poi delle scelte fatte dal Governo, molti punti di vista in ordine alle critiche che avevamo avanzato al IV atto aggiuntivo. Voglio ricordare anche la vicenda del NARS che espresse un parere critico sull'andamento della concessione, riconoscendo che quel misto di traffico sottostimato, di adeguamenti tariffari e di mancati investimenti aveva prodotto degli extra profitti che erano sostanzialmente – banalizzando – quattro volte quanto previsto dal piano finanziario e quindi chiedeva di non procedere all'incremento delle tariffe con quel meccanismo previsto dal IV atto e di ripensare invece i parametri fondamentali del piano finanziario. Il risultato fu un braccio di ferro nel quale la nostra Commissione ebbe modo più volte di esprimere la propria opinione con tanta varietà e con grande preoccupazione. Io ero tra quelli che ostacolarono in ogni modo quel tipo di convenzione che poi fu approvata con un emendamento ad un decreto-legge, praticamente il penultimo giorno

utile. Purtroppo, pur avendo riconosciuto tutti quanti che c'erano degli elementi di forte criticità e che così non si poteva andare avanti, si arrivò poi ad una decisione molto governativa di inserire la soluzione in un decreto-legge, dopo che il CIPE in realtà non aveva approvato il IV atto aggiuntivo.

La domanda è la seguente: ritiene opportuno riscrivere quel IV atto aggiuntivo, riscrivendo delle regole che, sia ben chiaro, devono sempre trovare un adeguato equilibrio tra interesse pubblico e privato, dato che stiamo parlando di una società quotata in borsa? La questione però non può essere scaricata soltanto sull'ultima gestione del Governo di centro-destra; quando affrontammo il tema ci rendemmo conto che la privatizzazione, per come era stata prevista, già conteneva in sé elementi di estrema debolezza e l'andamento della verifica non poteva che costringere ad un intervento di grande rigore. La mia domanda è: si sta lavorando ad un V atto aggiuntivo che riscriva queste regole, d'intesa ovviamente con la concessionaria? Mi sembrava che – sempre secondo quanto letto dai giornali – si fosse aperto un tavolo anche con questo obiettivo. Vorrei capire se il tavolo è ancora in piedi e se si tratta di un obiettivo ancora perseguibile dai Ministri competenti o.

Terzo tema: lei ha parlato di una serie di attori e di malfunzionamenti tra ANAS, che è concedente e a volte anche concessionaria, tra il Ministero che ha dei poteri di vigilanza, forse a volte non troppo pienamente efficaci e forse anche a volte non esercitati (in questo caso pienamente esercitati). Anch'io pongo un tema di ordine generale: una volta che abbiamo riscritto queste regole – ovviamente mi auguro con un grande coinvolgimento della nostra Commissione, anche sulla base dell'esperienza che abbiamo accumulato – non ritiene che un'*Authority* sulle reti che faccia rispettare l'interesse pubblico, ma anche le prerogative che un soggetto privato ha (che non può essere anch'esso in balia delle decisioni momentanee o della pressione politica: dialogo sì, ma anche reciproca autonomia) non sia uno strumento utile per rimettere in funzione un meccanismo che una volta scritte le regole funzioni con molta autonomia e indipendenza nell'interesse di tutti, maggioranza e opposizione, pubblico e privato? Questa era la terza domanda che intendevo rivolgerle e che in parte anche il collega Brutti le aveva rivolto.

CICOLANI (FI). Signor Presidente, cercherò di essere brevissimo. Non posso tuttavia mancare di esprimere un profondo disorientamento e anche delusione sull'andamento di questa seduta. Venire qui, di martedì mattina, convocati su richiesta del Ministro, per ascoltare cose che si sanno da un mese e mezzo francamente mi lascia sconcertato. Questa Commissione non è mai stata strumentalizzata o utilizzata; voglio sperare che non sia questa la volontà, nemmeno questa volta. Tuttavia, restando al tema Autostrade-Abertis, non è emerso oggi alcun elemento di novità rispetto a quanto pubblicato da tutta la stampa e noto dai primi giorni di agosto. L'unica domanda nuova l'ha fatta il senatore Grillo chiedendo sulla relazione quali fossero le leggi di riferimento.

Considero semmai più interessante la seconda parte appena abbozzata nell'intervento del senatore Pasetto, che andrebbe tuttavia inquadrata all'interno dell'indagine conoscitiva che stiamo svolgendo. Vorrei chiedere al Ministro se ritiene di attendere la conclusione dell'indagine e se intende discutere con questa Commissione, all'interno dell'indagine conoscitiva, l'orientamento in ordine alle concessioni autostradali su cui questa Commissione – come ha ricordato il senatore Paolo Brutti – ha lavorato per anni nella precedente legislatura e ha ottenuto in parte – questo lo dobbiamo ricordare – rispetto alle concessioni originarie del 1997 dei profondi miglioramenti nella riformulazione e rimodulazione delle concessioni, soprattutto sul piano degli investimenti. Soprattutto sul piano degli investimenti sono stati apportati miglioramenti, che sono possibili e compatibili con i contratti in corso.

Come ha ben ricordato il senatore Grillo, si tratta di società quotate in borsa e quindi si devono trovare modi e tempi all'interno dei quali discutere. Pur condividendo l'esigenza di riesaminare numerosi aspetti, gran parte citati dal ministro Di Pietro e dal senatore Paolo Brutti (ma se ne potrebbero evidenziare anche altri), credo si debba e si possa fare qualcosa di immediato al di fuori dei clamori e degli annunci. Infatti, sulle concessioni esistenti si può lavorare benissimo adottando strumenti e ottenendo risultati estremamente importanti. Innanzi tutto, il rapporto andrebbe meglio regolato con l'ANAS in garanzia di qualità. Le autostrade sono prestazioni di servizi: negli ultimi 20 anni, il livello di misurazione dei servizi è stabilito all'interno di questo nuovo strumento che l'Unione Europea si sta dando e sta utilizzando in tutti gli ambiti; ritengo assurdo, pertanto, che rapporti di servizio così complessi non siano regolati attraverso tali strumenti, che peraltro stanno diventando obbligatori in moltissimi ambiti e fanno parte delle norme armonizzate che ci porterebbero al livello degli altri Paesi europei. Infatti, uno degli elementi di ritardo dell'Italia sulla qualità dei servizi è proprio questo.

In secondo luogo (lo abbiamo già valutato come Commissione ma non abbiamo fatto in tempo a realizzarlo nella scorsa legislatura), si potrebbe predisporre una sorta di carta di qualità delle prestazioni a tutela dell'utente. Ciò sarebbe *a latere* delle concessioni. Ad esempio, se si stanno eseguendo lavori per cui un'autostrada non ha più quel grado di prestazione che consente di andare da un punto ad un altro in un certo periodo di tempo rispettando le regole, si deve prevedere una penalizzazione; in sostanza, se per eseguire i lavori si impiega più tempo del previsto, si devono introdurre penalità, che potrebbero essere tranquillamente inserite negli atti aggiuntivi. Dunque, potrebbero essere posti in essere elementi a tutela e a garanzia. Ripeto che si tratterebbe di una sorta di carta a tutela dell'utente, da realizzare con un provvedimento *a latere*, cui poi le concessioni si dovrebbero allineare.

Un altro punto molto importante riguarda un aspetto assai delicato delle concessioni. Mi riferisco al fatto che quasi nessuna concessione è stata presa in gara. Se una concessione è presa in gara, è giusto che il concessionario a valle provveda con ogni mezzo, ad esempio con lavori *in*

*house* o con servizi propri. Tuttavia le articolazioni delle prestazioni che a volte oggi vengono poste in essere dalle concessionarie sono fatte in modo tale che possono portare anche ad un'elusione fiscale, confondendo l'utile che si ricava dalla prestazione pura del rapporto concessorio rispetto ad altre attività. Un esempio evidente potrebbe essere proprio quello di un'attività di impresa, che potrebbe essere sovrappagata, sopravvalutata: sarebbe come se mettessimo sul mercato una società finanziata pubblicamente, che quindi sarebbe in grado di fare profitti attraverso lavori *in house* (vale ovviamente anche per eventuali società di servizi) e poi sul mercato manifesterebbe una competitività con cui gli altri non potrebbero concorrere. Tutto ciò può essere tranquillamente analizzato anche con verifiche ispettive poste in essere dallo stesso concedente, dal Ministero, dalla Guardia di finanza, cioè con gli strumenti che lo Stato ha a disposizione. La realizzazione può essere immediata. Io ne ho citate solo alcune, ma sicuramente se ne potrebbero fare altre che non passano attraverso il rapporto contrattuale tra concedente e concessionario.

Infine, vorrei svolgere un'osservazione. Non so se il senatore Paolo Brutti ha ragione quando parla di dirigenti infedeli o di organismi interni all'amministrazione che tutelano più gli interessi dei concessionari che gli interessi del concedente. Se vi sono questi dubbi, si deve provvedere immediatamente perché le persone devono lavorare con tranquillità; non si può pensare di mantenere con l'ANAS un rapporto di sospetto. L'ANAS svolge un ruolo importante del nostro Paese: se si hanno sospetti, si deve provvedere a cancellarli in un senso o nell'altro, e si deve fare anche presto perché la gente deve essere messa nelle condizioni di lavorare al meglio.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Ritengo che il ministro Di Pietro abbia fatto bene a venire in Commissione per illustrare in modo preciso, ufficiale e formale il punto cui siamo giunti. Credo sia cosa utile che chiarisce in modo formale – ripeto – una questione di discreta rilevanza.

Penso anche che il Ministro ed il Governo si siano mossi bene su questa vicenda e siano stati tempestivi, anche con l'immediata affermazione della necessità dell'autorizzazione per un concessionario pubblico rispetto ad una procedura di fusione, come quella annunciata e che ora si intenderebbe realizzare. A me, dunque, sembra sia stata una gestione corretta.

Chiarendo la sua posizione, che peraltro io condivido, il ministro Di Pietro ha sottolineato il fatto che non c'è un pregiudizio a verificare l'utilità – per il Paese – di un'operazione di questo tipo, ad accertare che non si tratta di un'ulteriore spremitura delle concessioni assegnate e a considerare che, invece, in presenza di determinate condizioni (che immagino sarebbero definite nell'eventuale autorizzazione), un processo di questo tipo possa andare avanti. Questo punto è stato molto strumentalizzato, anche se mi sembra sia stato evidenziato dal ministro Di Pietro con molta chiarezza. Qui c'è un limite normativo, rappresentato dalla presenza nella cordata di un'impresa di costruzioni. La condizione è che tale ostacolo venga

eliminato e la posizione del Governo è quella di verificare se eventualmente vi sono le condizioni affinché tale operazione possa essere utile al Paese. In questa sede, il ministro Di Pietro ha ribadito tale impostazione – che io considero giusta – con grande chiarezza e nettezza; anche per questo motivo ritengo utile l'incontro odierno.

Inoltre, i dati che il ministro Di Pietro ci ha fornito sono clamorosi. Si è parlato del Senato, ma io ho fatto parte di una Commissione alla Camera dei deputati davanti alla quale, a parte i poveri rappresentanti del NARS che ci hanno fornito dati quasi simili, tutti gli altri hanno negato i dati di cui si sospettava ma che non riuscivano ad emergere. Quindi, ripeto, che i dati fornitici dal Ministro sono clamorosi e ci aiutano a lavorare verso una prospettiva legislativa e normativa che, appunto, regolarizzi meglio la vicenda.

Signor Ministro, non so se posso, ma le porrò comunque una questione. Ciò che mi ha colpito, nella vicenda Autostrade per l'Italia-Abertis, è stata l'indecisione – uso solo questo termine – della vecchia ANAS, quasi colta di sorpresa da questa vicenda e quasi incapace di assumere una posizione, a differenza dell'azione e dell'iniziativa del Governo. Ciò pertanto, insieme ai dati che ci ha fornito, ci propone sicuramente la questione di un'*authority*, di qualcosa che regolarizzi meglio questa parte così importante per la vita del Paese. Ha già un'idea su questo punto, signor Ministro? È questa la domanda.

Le pongo un'altra domanda, più ravvicinata. Ho visto che c'è un controllo in corso di tutte le concessionarie; ma c'è una verifica più stringente su Autostrade per l'Italia, per capire se questa vicenda ritarda ulteriormente gli interventi di investimento, che in teoria dovrebbero andare avanti? Questo è, infatti, l'ulteriore danno che potrebbe subire il Paese da una vicenda così confusa. Le chiedo di rispondere anche su questo punto più ravvicinato, che mi interessa particolarmente.

BALDASSARRI (AN). Signor Presidente, la ringrazio per avermi concesso la parola. Pur non essendo membro di questa Commissione ho voluto partecipare a questo incontro con il Ministro perché, seguendo il dibattito sui giornali nel mese di agosto, avevo idea che forse sarebbe stata utile una mia testimonianza, visto il precedente ruolo da me svolto come segretario del CIPE. Debbo confessare che purtroppo – adesso se ne renderà conto anche il Ministro, che peraltro ha già avuto precedenti esperienze – l'impegno di Governo assorbe a tal punto che spesso c'è scarsa possibilità di comunicazione tra Governo e Parlamento; mi assumo, quindi, tale responsabilità per il passato.

Seguendo il dibattito di questa mattina, mi è sembrato proprio che esso si fondasse su una non completa informazione di atti; forse è colpa del Governo – quindi del sottoscritto, nel caso del precedente Governo – che non ha comunicato bene le analisi e le decisioni adottate. Si tratta, però, di atti formali e pubblici; quindi questo mio piccolo contributo all'informazione e al chiarimento può essere riscontrato sia dai verbali, sia dalle delibere che il Comitato interministeriale per la programmazione



economica ha assunto nella passata legislatura. Parto da questo presupposto perché, oggettivamente, nella passata legislatura, non essendo parlamentare (quindi non essendo coperto da indennità parlamentare) ed essendo consapevole che la deliberazione CIPE implica una responsabilità amministrativa, ho dovuto più volte, nei confronti della maggioranza e dell'opposizione, ricordare ai colleghi del CIPE questo aspetto. La mia testimonianza si basa pertanto su tale presupposto.

Faccio un riferimento casuale, il primo che mi viene in mente, al caso del finanziamento della metropolitana di Bologna, che il CIPE aveva assunto su un progetto ben specifico, deliberandone il finanziamento. Il cambiamento di maggioranza al Comune di Bologna comportò un cambiamento di linea politica legittimo che però comportò anche un cambiamento tecnico radicale di progetto. Nella mia responsabilità di segretario ho dovuto far notare che il passaggio di un finanziamento CIPE da un progetto ad un altro diverso non poteva essere automatico, pur avendo in mano, senatore Brutti, una lettera di un dirigente del Ministero, che dichiarava che i progetti erano analoghi. Quindi l'esempio ricordato dal collega Brutti l'ho personalmente toccato con mano, sia pure in altra circostanza. Questo certamente non perché ce l'avessi con Bologna; anzi, avendoci abitato per 14 anni, capivo perfettamente l'esigenza e l'importanza di quella infrastruttura. Però, una cosa è fare riferimento a una metropolitana automatica senza personale, cosa diversa è parlare di una metrotramvia di superficie; è legittimo scegliere l'una o l'altra, ma sarebbe stata illegittima una delibera del CIPE in tal senso. Questa è la premessa.

Allora, qual è il punto di questo dibattito? A me esso pare impostato male sin dall'origine. Stiamo discutendo circa la proprietà di una rendita; nel caso della fusione Autostrade-Abertis si dibatte da vari punti di vista – la si può pensare in un modo o in un altro – ma in realtà si discute se sia legittimo o meno che quel soggetto abbia la proprietà di una rendita. È chiaro, infatti, che la rete autostradale, come tutte le grandi reti, è monopolio naturale. I nostri padri, che nel mondo hanno diffuso le basi e le radici della scienza delle finanze, da de Viti de Marco (parlo della fine dell'Ottocento e dei primi del Novecento) a Griziotti, fino ad Einaudi e così via (abbiamo un primato nel mondo in tal senso), ci raccontavano e ci raccontano che è monopolio naturale. Allora, se è monopolio naturale, lo gestisce lo Stato con un'azienda statale, fatto che in realtà in Italia, nel caso di Autostrade, non si è mai realizzato, perché sin dall'origine c'è stata l'IRI, una nostra formula, ma formalmente non lo Stato (da qui è nata la concessione). Comunque, se è lo Stato che gestisce la rete, esso deve decidere se far pagare l'utente o il contribuente. Nel definire i pedaggi autostradali, anche se la società fosse dello Stato, la decisione politica, nonabile (perché deve essere fatta alla luce del sole), è che se aumento il pedaggio paga l'utente, se lo diminuisco paga il contribuente. Questo vale per qualunque caso.

Il problema, a mio parere, non è discutere la proprietà di per sé (che può essere pure dello Stato, ma il problema resta), non è tanto discutere se la proprietà debba essere italiana o straniera, ma discutere l'ammontare

della rendita. Questo è il tema. Ho letto i giornali in queste settimane, ma ad agosto ho evitato di intervenire, perché so che a volte si tratta di «cose ferragostane»; in sede istituzionale, tuttavia, credo sia doveroso farlo.

Il problema vero quindi è l'ammontare della rendita, trattandosi di monopolio naturale. Non è un profitto d'impresa; è una rendita di posizione, che deriva dalla situazione di monopolio naturale. Un mio carissimo amico, signor Ministro, che fra l'altro è il suo capo di gabinetto, è stato per cinque anni capo di gabinetto al Ministero dell'economia e può senz'altro confermarle o meno quanto dirò; ritengo utile questa informativa. L'ammontare della rendita è stabilito sulla base della formula del *price cap*.

Quando assunsi la responsabilità di segretario del CIPE, utilizzai subito la struttura del NARS (Nucleo di attuazione e regolazione dei servizi di pubblica utilità), che può essere rafforzata, dandogli semmai il vero e proprio ruolo di *authority*; tale Nucleo esisteva già e non so che fine faccia adesso, perché mi giungono voci «strane» dal Ministero dell'economia. Forse lei potrebbe chiedere al suo collega Ministro dell'economia la sorte di questo Nucleo. Il NARS era stato guidato, addirittura nella legislatura ancora precedente, da un mio carissimo amico e collega, di opinioni politiche radicalmente opposte alle mie, ma con il quale abbiamo un rapporto di stima reciproca, il professor De Vincenti, che mi informò, su un piano non formale ma amicale ed anche istituzionale, circa il ruolo del NARS; allora, ovviamente, io feci riferimento a questo Nucleo. Esso deve fornire un parere consultivo – questo è vero – quindi la deliberazione politica resta nella sua autonomia; tuttavia si tratta pur sempre di un parere consultivo tecnico, che permette di svolgere un'istruttoria indipendente dalla Società Autostrade, indipendente dall'ANAS, teoricamente indipendente financo dal Ministero delle infrastrutture e dal Ministero dell'economia, perché è svolta da tecnici esterni, di varie esperienze, che devono formulare un parere.

E allora, che cosa ho scoperto in quel momento? Eravamo nel 2002, ovvero quattro anni fa, e mi scuso ancora con i colleghi se non ho avuto modo all'epoca di venire in Commissione a dire quello che sto dicendo ora, però ci sono atti formali. Ho scoperto che la formula del *price cap*, stabilita nella precedente legislatura durante il Governo D'Alema, era stata così costruita in una delibera del CIPE del 1999, se non ricordo male. Essa era stabilita tenendo conto ovviamente dei costi di produzione, dei costi di gestione, dell'andamento e del profilo del traffico, di un indicatore di produttività ed efficienza e di un margine garantito alla società, il ROE, (*return on equity*), del 7 per cento, che era stata la base su cui si era proceduto alla privatizzazione. È stata compiuta un'analisi attraverso il lavoro del NARS e – devo dirlo – anche con la collaborazione di ANAS, della società Autostrade per l'Italia e del Ministero delle infrastrutture; certo, per così dire, i dati sono tenuti dentro alcuni «cassetti» e se questi soggetti non li aprono è difficile conoscerli altrimenti. Da questa analisi è emerso che la formula deliberata dal CIPE nel 1999 conteneva i succitati elementi, a fronte dei quali la Società Autostrade presentava al CIPE un

piano di investimenti – manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria e investimenti nuovi – e sulla base di questi calcoli il CIPE deliberava l'andamento dei pedaggi. Ebbene, emerse allora che c'era un buco enorme in quella delibera: cioè, per dirla molto banalmente, se tutto questo non avveniva i pedaggi scattavano lo stesso e non c'era nessuna sanzione per la società Autostrade. Questo era il buco vero di quella delibera del 1999 che, avviata la privatizzazione, non ha chiuso il cerchio.

Ciò è indipendente da chi ha la proprietà. Per prudenza possiamo dire che è preferibile che i proprietari siano italiani, anche se qualche volta l'imprenditoria italiana non è molto più affidabile di quella straniera: ciò nonostante si può porre un problema di italianità, ma non certo nei termini che ho letto qualche volta nei vari commenti pubblicati sui giornali.

Ciò che abbiamo fatto è agli atti. Abbiamo compiuto un'analisi e, lo ripeto, fa bene il ministro Di Pietro a farne un'altra «con le sue mani», ma forse in una matura democrazia dell'alternanza è utile non ripartire da zero: si può criticare e si possono fare delle valutazioni, ma anche utilizzare quei dati, quelle informazioni e quelle decisioni appresi magari da una maggioranza diversa, che possono però essere considerati istituzionalmente corretti o condivisibili, almeno in parte.

Si è dunque compiuta la verifica, se non ricordo male con i dati al 2003. Da quella verifica emerse, in primo luogo, che l'andamento del traffico previsto originariamente era doppio rispetto all'andamento del traffico effettivo: mi riferisco al tasso di incremento. In secondo luogo che nella formula il coefficiente di produttività ed efficienza andava tutto a vantaggio della società: posi dunque il problema che la produttività dovesse andare a vantaggio dell'utente e che quindi almeno una parte del miglioramento di efficienza dovesse andare a riduzione dei pedaggi. In terzo luogo, e lo può confermare il ministro Di Pietro, ma sono dati di tre anni fa noti e discussi, si è evidenziato che gli investimenti – manutenzione prevalentemente straordinaria e nuovi investimenti – non venivano compiuti, anche se sulla base della precedente delibera CIPE, il pedaggio scattava come se fossero stati effettivamente compiuti, perché esso veniva stabilito *ex ante*.

Combinando questi elementi nacque un problema molto importante. Mentre *ex ante* la Società Autostrade avrebbe dovuto ottenere un margine di rendimento del 7 per cento, sommando questi elementi nel pregresso degli anni 1999 – 2003, finiva per conseguire un margine del 18 per cento.

Si posero così due alternative nel ridefinire la formula: voglio sottolineare che essa è stata ridefinita, signor Ministro, con una delibera CIPE, guarda caso proprio nel senso che lei ha proposto questa mattina e che condivido. La ridefinizione è già stata compiuta e si pone alla fine del 2006 la scadenza di verifica di quella formula. Dunque si poteva lasciare la previsione del 18 per cento, relativa agli anni passati, per quel che è stato e per il futuro ripartire calcolando il sette per cento, oppure riportare il 18 per cento al sette e chiedere la restituzione dell'eccedenza. Questo fu

il tema. La soluzione politica è stata incorporata nella delibera, con tanto di parere del NARS; ricordo che questo Nucleo non è l'*authority* di cui parlava il collega senatore Brutti e si può renderlo *authority* oppure chiuderlo. Visto che mi giungono voci di chiusura occorre riflettere su questo: si può giudicare se tale organismo lavori bene o male, ma se lavora male si possono cambiare i commissari, non è questo il problema.

La soluzione incorporata nella delibera fu quella di un compromesso, e questo è oggettivo: poiché la Società Autostrade sosteneva che il miglioramento del margine era dovuto tutto ai propri meriti e per di più era una società quotata, andare a toccare il pregresso avrebbe significato incidere su un punto delicato. A tale situazione si pose, però, un paletto fermo: da quel momento in poi sarebbe cambiata la formula del *price cap*, come effettivamente è stato, nel senso che il calcolo dei costi e degli investimenti – manutenzione ordinaria, straordinaria e nuovi investimenti – della Società Autostrade non poteva basarsi sui dati della stessa Società Autostrade e neanche su quelli dell'ANAS, ma occorreva una verifica di un terzo soggetto indipendente. Così cambiò la formula di *price cap*, diventando quella attualmente in vigore: l'aumento di pedaggio sarebbe scattato non all'inizio, sulla base di un programma di investimenti, ma l'anno successivo a quello in cui il soggetto terzo avrebbe certificato la fondatezza dei dati. La sostanza è molto semplice.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Non è esattamente così.

BALDASSARRI (*FI*). La sostanza è molto semplice: parafrasando un'espressione gergale si concede il pedaggio se si fa vedere il cammello.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Basta la foto del cammello, in realtà, non il cammello.

BALDASSARRI (*FI*). C'è un punto effettivamente da sottolineare: non è mai stato definito il soggetto terzo che deve compiere queste verifiche. Essendo il Ministro presente in questa sede per un'informativa, ma anche per un'interlocuzione, è corretto precisarlo.

L'altra cosa importante, a cui tengo molto è che, per la prima volta, in questa nuova formula di *price cap*, l'aumento di produttività e di efficienza va a vantaggio dell'utente, cioè è con il segno meno nella formula di *price cap*: infatti, se c'è un miglioramento di efficienza ne consegue una riduzione dei pedaggi, e l'aumento del traffico va a riduzione del pedaggio, in modo da garantire il rendimento – di tipo rendita – di quel 7 per cento che era stato originalmente definito. Ecco perché francamente non mi entusiasmo molto quando giustamente si sottolinea che la società Autostrade per l'Italia, che inizialmente aveva il 51 per cento della rete, in seguito alle acquisizioni di questi anni, per esempio delle autostrade abruzzesi, ha raggiunto la quota del 70 per cento. Per carità, si può essere d'accordo o meno, ma non è questo l'argomento; a mio parere l'argomento non è la proprietà ma l'ammontare della rendita.

Credo di avere cominciato un lavoro utile; non è completo, certamente, ma credo che sia più proficuo continuare e ridefinire fino in fondo la formula del *price cap*, in modo da avere patti chiari, trasparenti e alla luce del sole, così che si sappia qual è la rendita, chi la paga, ma soprattutto si conoscano le responsabilità dell'azienda, delle società che devono investire e migliorare, ovviamente con la formula da noi inventata e diffusa nel mondo della più banale finanza di progetto, che è quella del finanziamento con il pedaggio. Ciò che diverte è l'invenzione di una finanza di progetto che sceglie tra utente e contribuente per realizzare le opere pubbliche quando non c'è il pedaggio, perché se c'è il pedaggio francamente la cosa è abbastanza banale. La vicenda si complica quando si deve applicare uno *shadow price* e non un prezzo evidente come quello del pedaggio. In proposito però si aprono i dibattiti e i confronti su come fare partecipare i privati alla realizzazione delle opere pubbliche, non nel senso di costringerli a realizzarle, ma semplicemente inducendoli a contribuire finanziariamente alle stesse. Non è infatti giusto che il maggior valore di rendita urbana, determinatasi in conseguenza della realizzazione delle opere, rimanga totalmente in tasca ai privati mentre lo Stato impiega i fondi per completarle. Per dirimere la questione si potrebbe pensare allora ad un meccanismo che individui una parte di quel valore per metterlo insieme ai soldi dei contribuenti. Si tratta comunque di un argomento diverso perché nel caso delle autostrade c'è il pedaggio. Negli anni Sessanta-Settanta abbiamo realizzato la più estesa rete autostradale d'Europa, purtroppo ci siamo poi fermati anche nella manutenzione, ma il tutto senza costi per lo Stato: abbiamo finito di pagare la Società Autostrade con le obbligazioni IRI qualche anno fa.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Rispondo subito al senatore Baldassarri che mi ha segnalato tutta una serie di attività istruttorie da lui compiute, partendo dal presupposto che il sottoscritto ne sta già conducendo un'altra autonoma che non tiene conto del suo operato. Voglio rassicurarlo. Il mio primo passo è stato proprio quello di ripartire da quanto accaduto a cavallo tra il 2002 e il 2003. Lei ha toccato precisamente la questione principale che riguarda la vicenda Autostrade per l'Italia e che è uno dei motivi per cui oggi quella concessione è sotto istruttoria.

Prima però vorrei fare una premessa. Il senatore Grillo diceva che siamo venuti a raccontare fatti non nuovi. In realtà, come vede, stiamo raccontando fatti che riguardano Autostrade per l'Italia e che la riguardano proprio alla vigilia di un'azione di trasferimento di concessioni a soggetti diversi; quindi è giusto che ci si chieda e si discuta anche in quest'Aula di quanto avvenuto in passato, di quanto sta accadendo adesso e di quanto accadrà se le clausole contrattuali resteranno inalterate.

Sono qui, oggi, perché nella parte finale del nostro ultimo incontro mi è stato chiesto espressamente di riferire periodicamente sull'attività del Ministero per quanto riguarda le concessionarie e con particolare riferimento a queste. Per adempiere a quel dovere e a quell'impegno mi sono presentato oggi davanti a questa Commissione, anche se, per tutta risposta

mi sento chiedere cosa sia venuto a fare se non ci sono novità. A una tale domanda replico dicendo che posso venire in questa sede semplicemente per riferire sul mio operato, che può contenere o meno novità; ero stato invitato, ma se poi mi chiedete cosa sia venuto a fare, devo dire francamente che mi sembra di rilevare una contraddizione in termini.

Vorrei comunque partire da quello che lei dice, perché ha posto un problema centrale. Personalmente condivido in pieno tutta la sua ricostruzione, salvo il fatto che manca il seguito che però dovrebbe conoscere e che mi permetto di ricordare; la questione si focalizza sul braccio di ferro nato nel 2002: da una parte c'è il NARS che non intendo chiudere, che mi auguro non verrà chiuso e di cui mi sto servendo.

BALDASSARRI (AN). Non dipende da lei ma dal Ministero dell'economia.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Lo so, ma me ne sto servendo e spero di poter continuare a servirmene perché, per suo merito, è stato individuato un dato oggettivo: mentre nell'agosto 1997 il ROE (*return on equity*) era dell'8,7 per cento, negli anni successivi, invece di mantenersi costante, ha prodotto dei super utili; infatti, nel 1999 ha raggiunto il 17,4 per cento; nel 2000 il 19,2 per cento; nel 2001 il 22,5 per cento; nel 2002 il 28,1 per cento. Si calcola che, se continueranno a registrarsi extraprofitti, anche soltanto per il periodo 2003-2008, la Società Autostrade avrà incassato extraprofitti, conseguenti alla non riparametrazione del ROE, per circa 500 milioni di euro. Il dato è talmente rilevante che tra le questioni messe sotto istruttoria vi è proprio la natura di questi maggiori utili, ovvero se questi extraprofitti realizzino o meno un arricchimento senza causa con tutte le conseguenze del caso, con riferimento anche alle valutazioni di tipo contrattuale e privatistico.

Il problema è anche un altro: così come prevedeva la norma, così come ha operato il NARS, bisognava, attraverso il meccanismo del *claw back*, riportare il tutto sotto un *return on equity* standard dell'8,7 per cento per riportarlo al parametro del 1997. Tuttavia, il CIPE, in data 27 dicembre del 2002, deliberava esattamente quello che ha detto il senatore Baldassarri, quattro giorni prima (sottolineo quattro giorni prima), il 23 dicembre del 2002, e ancora ribadisco fortemente il riferimento temporale, l'ANAS aveva già firmato il IV atto aggiuntivo. Ripeto ancora che il IV atto aggiuntivo è stato firmato quattro giorni prima. Qui sono in corso degli artifici e dei raggiri. Questi temi li vogliamo affrontare o no? Prima di accantonarlo, questo problema vorrei approfondirlo accuratamente. La deliberazione del CIPE del 27 dicembre 2002 è *inutiliter data* perché quattro giorni prima era già stato firmato il IV atto aggiuntivo che recepiva chiaramente gli aumenti tariffari secondo il modello infrastrutture e non secondo il modello del Tesoro; non prevedeva quindi il ritorno di *claw back*. L'accaduto si spiega con il braccio di ferro che ha condotto al famigerato articolo 21 della legge n. 47 del 2004, derivante da un emendamento introdotto nel cosiddetto «decreto mille proroghe»

che «non ci azzecca niente», come direbbe il vecchio Di Pietro. Al settimo e ultimo comma di quel famoso articolo 21 si stabilisce che il IV atto aggiuntivo tra ANAS e Autostrade S.p.a., stipulato il 23 dicembre 2002, è approvato a tutti gli effetti con decreto del Ministro delle infrastrutture. Da ciò si evince che il IV atto aggiuntivo ignora la decisione del CIPE perché è stato stipulato il 23 dicembre. Questo è il problema: ad oggi stiamo applicando il IV atto aggiuntivo che non rispecchia quello che il Governo Berlusconi aveva stabilito. Allora, mi chiedo e chiedo: è possibile che dobbiamo pensare soltanto al futuro e non dobbiamo richiedere questi soldi? Non credete che prima di guardare al futuro dobbiamo chiarire questi aspetti?

Il problema è proprio questo ed è delicatissimo. Il senatore Grillo mi suggeriva di entrare nel merito. Personalmente dico di più: magari la Commissione Europea mi consentisse di entrare nel merito. Purtroppo non posso farlo perché mi è impedito; però, per tentare di entrare nel merito, a prescindere dalla questione della fusione Autostrade-Abertis, sto già procedendo ad un'istruttoria *ex se* su Autostrade per l'Italia, perché non è obbligatorio svolgerla solo in occasione della fusione e con questo non intendo dire che la fusione sia irrilevante. Qualcuno ritiene che sia sufficiente una norma, ma non è così: abbiamo sottoscritto un atto di concessione che ha portato in essere dei diritti acquisiti. Giuristi, insegnatemi voi: con un atto di concessione vengono stabiliti dei diritti e dei doveri, prestazioni e controprestazioni che non possono essere modificate se non andando a risarcire i danni e a ripagare ciò che è stato modificato. Dunque quando si può agire senza doverne pagare il fio? Dico questo perché in questo momento si sta tenendo la manifestazione per il Ponte sullo Stretto: non basta dire che non verrà più costruito perché significa perdere 282 milioni di euro. Trovare un sistema perché si possa giungere ad un punto d'incontro è una cosa diversa.

BRUTTI Paolo, (*Ulivo*). Mi scusi, vorrei aggiungere, per inciso, che la consegna dei lavori per il Ponte sullo Stretto è stata stabilita il 27 marzo del 2006, quindi 13 giorni prima delle elezioni ed è la consegna dei lavori a determinare le penali di cui lei sta parlando. Io controllerei come mai con tanta fretta una simile decisione sia stata assunta 13 giorni prima delle elezioni, che avrebbero portato ad un cambiamento ed era noto quale sarebbe stato l'orientamento dell'eventuale nuova maggioranza sul Ponte. Perché l'allora società per il Ponte sullo Stretto ha stipulato questo atto, con tutte le conseguenze che ciò ha riportato, così in fretta?

MARTINAT (*AN*). Basta chiederlo a Ciucci.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sfonda una porta aperta ovviamente, perché io mi preoccupo dei soldi dell'erario e voglio che l'erario non spenda una lira. Sono sempre dell'idea, visto che parliamo di *manager*, che, come diceva il senatore Baldassarri, i funzionari restano e i politici vanno. Il vero funzionario, però, è quello che svolge il suo dovere.

Allora delle due l'una: o il *management* pubblico non ha svolto il suo dovere, e allora lo si manda via senza dargli la buonuscita, o, se lo ha svolto, non si capisce perché lo si mandi via, ma questo è un'altro discorso. Mi sto riferendo allo *spoil system*, ma si tratta di idee personali.

Dunque, senatore Baldassarri, lei sfonda una porta aperta quando afferma che vi è stata una presa di posizione importante del NARS e del Ministero del tesoro. Il problema è che il famigerato articolo 21, inserito nel cosiddetto «decreto mille proroghe», ha introdotto una serie di clausole che ha reso del tutto inattuato non solo il vecchio sistema di calcolo del *price cap* e la vecchia valutazione del *return on equity*, ma ha totalmente eliminato la possibilità di ricorrere alla clausola di *claw back*. Infatti, mi permetto soltanto di ricordarlo qui, l'articolo è composto di sette commi: nel primo comma la periodicità della revisione del parametro di *claw back* viene spostata da cinque a dieci anni, in modo che per dieci anni non si possa più intervenire; con il terzo comma, il Ministero delle infrastrutture si è impegnato a presentare entro quattro mesi al CIPE una serie di proposte per il raggiungimento di nuovi *standard* di qualità ai fini della sicurezza. Ebbene, ho controllato e non ne ho trovata neanche una, questo è il problema; anzi, non ho trovato neanche la persona che se ne occupava! Con il quarto comma si prescrive che, per il futuro, le concessioni autostradali non debbano più passare al vaglio del CIPE. Lei ha detto bene: nel CIPE abbiamo portato avanti una serie di iniziative. Vada a leggersi il quarto comma di questo famoso articolo 21, depurato dal burocratese. Infatti l'articolo è scritto in un burocratese tremendo per cui o si conosce la materia o non si capisce; siamo impazziti per ricostruirlo e renderlo intelligibile alle persone normali. Dunque il quarto comma dice che, per il futuro, le convenzioni autostradali non passano più al vaglio del CIPE, quindi, di fatto, è già stato eliminato il NARS che si occupava del vaglio tecnico. Io ho dovuto chiedere la cortesia al NARS di occuparsene per questa volta, non l'ho potuto richiedere formalmente. Con il quinto comma si stabilisce che le variazioni tariffarie vengono semplicemente comunicate dal concessionario al concedente. Si tratta, cioè di una comunicazione nei confronti della quale il concedente non può fare niente: è il concessionario che fa da prete e da sagrestano, che svolge le mansioni di controllore e gestore e decide annualmente l'entità della variazione.

La situazione è drammatica, ecco perché credo che questa Commissione si debba occupare di questo tema per riformulare il famigerato articolo 21. Infine, con l'ultimo comma, si è stabilito che sia ritenuta valida la convenzione del 23 dicembre, nonostante il 27 dicembre il NARS, il CIPE, il Tesoro avessero previsto un altro sistema. Questa è una delle due questioni al centro dell'attenzione del mio Ministero.

La seconda questione, che, per mancanza di tempo, non esplicito nel suo insieme – e che deve portare ad un intervento del Parlamento e invito la Commissione a riflettere su questo –, è la questione del LBO (*leveraged buyout*). Questo significa che fino a quando permettiamo – come accade oggi in seguito alla riforma societaria posta in essere qualche anno fa, perché una volta non era permesso – che dei soggetti imprenditoriali, anzi dei



finanziari comprino con i soldi dell'azienda una società e, nel caso di monopolio naturale, scarichino sull'utente-contribuente il pagamento del debito, fino a quando permettiamo questo, compiamo un'ingiustizia che ostacola la competitività del nostro Paese. Infatti si permette ad un'azienda di creare una società e di acquistarne un'altra con i debiti della prima che però poi, attraverso la fusione, entra a far parte dell'insieme delle due società, una delle quali produce *cash flow* mentre l'altra produce debiti. Questa è una situazione da risolvere guardando al futuro.

Come vedete abbiamo molte questioni da affrontare e lo stiamo facendo.

MARTINAT (AN). Sta parlando di Telecom.

BALDASSARRI (AN). È passato dalla SME alla Telecom.

PRESIDENTE. È comunque competenza della Commissione.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. L'operazione di cui stiamo parlando è stata fatta con il sistema del *leveraged buyout*, la norma non l'ho certo scritta io.

BALDASSARRI, (AN). Cominciò con la privatizzazione della SME fatta da Prodi per De Benedetti.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Torno a chiedervi se pensate veramente che un'azione sia buona o cattiva a seconda di chi la compie. Quando si parte da un'idea che è sbagliata, il senso di responsabilità vuole, per chi governa e per chi è al Parlamento, che ci si assuma la responsabilità di modificarla, e non basta pensare che, siccome si è commesso un errore, si sbaglia per tutta la vita.

PONTONE (AN). Però chi ha sbagliato una volta è meglio non metterlo più in mezzo.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Ne rimarrebbero ben pochi qui dentro.

Detto questo, ora vorrei rispondere al senatore Grillo. Non a caso il senatore Grillo si era dimenticato di riportare l'aggettivo «legislativo» leggendo nella relazione la frase: «alla luce di questo quadro legislativo di riferimento». Noi abbiamo preso le nostre decisioni sulla base del decreto-legge 31 maggio 1994 n. 332, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 1994, n. 474 (in particolare dell'articolo 1, commi 1 e 3), e sulla base della legge 14 novembre 1995 n. 481, articolo 1, comma 2. A seguito di tali atti è stata emanata una deliberazione del Consiglio dei ministri, che, richiamate le norme, in attuazione di esse e preso atto delle valutazioni delle Commissioni parlamentari, ha stabilito che le società conces-

sionarie non possono far partecipare al capitale sociale le società di costruzione.

Noi la pensiamo così; il senatore Grillo la pensa diversamente, il che è legittimo da parte di tutti e due. Vorrei aggiungere che noi ci siamo allineati al pensiero della Corte dei conti, nelle sue relazioni annuali, del Consiglio di Stato, nel suo parere, dell'Autorità per i lavori pubblici, del suo parere, degli esperti dell'ANAS e infine della Commissione Europea, per le indicazioni che ha dato la signora Presidente. Con questo voglio dire che mi sembra di essere in buona compagnia nell'aver individuato le norme legislative di riferimento. Si può poi essere d'accordo o no, ma questo lo si può dire in conferenza stampa.

Per quanto riguarda l'intervento del collega Martinat, volevo sottolineare due cose. Innanzi tutto, la questione dell'Asti-Cuneo è ancora alla firma per una ragione particolare. Vorrei però fare una premessa: vorrei tanto firmare quella concessione perché la sua realizzazione è importante, necessaria e la consideriamo tra le attività primarie da completare. C'è quindi un dato politico di cui voglio darle atto pubblicamente, l'ho detto anche al presidente della Provincia di Cuneo e al presidente della Regione. Il problema è che quando siamo arrivati noi abbiamo trovato tutta la procedura completata: l'ANAS ha sottoscritto la convenzione che, per essere valida, deve essere certificata – diciamo così – con un decreto interministeriale a firma del Ministro delle infrastrutture e del Ministro dell'economia. Il Ministro delle infrastrutture di allora aveva firmato, il Ministro dell'economia non aveva firmato. Quando sono arrivato al Ministero, dato che la questione era alla firma, la prima cosa che ho proposto – prima ancora che capissi tutte queste cose – è stata di valutare e farmi sapere che cosa si voleva fare in merito. È arrivata la risposta relativamente ad una riserva della Ragioneria dello Stato, che ha chiesto al Ministro di non firmare (sia chiaro che devo firmare anche io, perché si deve ricominciare la procedura) perché l'Asti-Cuneo è una società a cui partecipa anche l'ANAS, che è contemporaneamente concedente e concessionaria.

MARTINAT (AN). Come nel caso del Frejus.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Come in tanti altri casi. Ho fatto per questo una premessa politica. Anche per la società Quadrilatero è la stessa cosa.

BALDASSARRI (AN). Partecipa nella società di scopo, è diverso.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. L'ANAS è allo stesso tempo concessionario e concedente. Per questa ragione, il Ministero ha affermato che il Ministro non può firmare dato che esiste una duplicità di funzioni. Siccome riteniamo la questione prioritaria e siccome i lavori devono continuare ed è assurdo che si fermino, abbiamo chiesto di illustrarci al più presto la soluzione che si intende dare a questa particolare situazione. Tuttavia, siamo disponibili a farlo. Questa è la questione tecnica;

ci stiamo incontrando quasi settimanalmente, anche di concerto con gli enti locali, Regione e Provincia, perché riteniamo doveroso e necessario sbrogliare la questione.

MARTINAT (AN). Quindi l'ANAS uscirà da tutte le partecipate.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. No, si deve probabilmente trovare una soluzione legislativa che superi questa situazione. Abbiamo già avanzato una richiesta. La mia idea in prospettiva, al di là dei fatti specifici che vanno risolti nell'emergenza e nell'urgenza, perché non possiamo fermare i lavori e stiamo facendo tutto ciò che è necessario per non arrivare a ciò, è che si deve una volta per tutte fare dell'ANAS un ente di gestione concessionario, qual è, e affidare invece il servizio di vigilanza e di controllo ad una realtà diversa da chi gestisce. Qual è questa realtà? Sarà il NARS, l'Autorità per i lavori pubblici che già esiste, la nuova autorità di cui sentivo parlare la Presidente e il collega Brutti, sarà il Ministero come penso io. Studiamo il problema insieme, troviamo una soluzione insieme, ma non è possibile continuare a lasciare in capo all'ANAS una doppia funzione, che impedisce addirittura di capire ogni mattina se è maschio o femmina. Questo è il dato di fatto ed io la penso così. Chiedo, e ho chiesto formalmente al Ministero dell'economia, di darmi una risposta tecnica alle emergenze, in attesa che tutto questo si risolva.

Per quanto riguarda FINTECNA e tutta la storia che è stata raccontata, quella specie di telefilm, non ne so niente; come tutti i telefilm bisogna vedere se si tratta di una storia vera o falsa, il futuro ce lo dirà. Non ne so assolutamente nulla e mi rifiuto di pensare a tutti questi telefilm che esistono; sono abituato a stare sui fatti concreti e di tutto il resto che è telefilm non ne so nulla; però visto che di telefilm ne ho visti tanti, prendo atto di quel che dice, il futuro ci dirà.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Signor Ministro, siccome ha introdotto l'argomento, a me piacerebbe capire cosa vogliamo fare con la società Quadrilatero, che sino ad oggi è stata soltanto fonte di spesa e anche fonte di azioni di sottogoverno; probabilmente se la togliessimo di mezzo, ci guadagneremmo.

BALDASSARRI (AN). Signora Presidente, chiedo di intervenire per un chiarimento.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. La situazione concernente la società Quadrilatero è anch'essa sotto istruttoria e attualmente si sono svolti numerosi incontri con i responsabili della società, delle Province, con i responsabili regionali e con le società controllanti. Tutto quello che sarà fatto risponde ad un obiettivo preciso che voglio affermare da subito.

Dobbiamo pensare infatti che non stiamo facendo soltanto attività legale, ma attività di infrastruttura: con quel sistema è stato individuato un

mutuo di un miliardo di euro e una serie di opere da realizzare in quell'area. Crediamo che le Marche abbiano bisogno di infrastrutture, in un sistema di rivisitazione delle priorità che abbiamo già messo in cantiere insieme alle Regioni e alle Province; tuttavia, vogliamo, come impegno prioritario, far in modo che quei soldi stanziati non vadano persi e non vadano persi per le Marche. Ogni soluzione che andremo a trovare sarà una soluzione che avrà come impegno prioritario di tenere da conto il sistema infrastrutturale delle Marche che in alcuni tratti è insufficiente e che attraverso l'operazione della società Quadrilatero ha prodotto la possibilità di investire comunque un miliardo di euro in quell'area ed è bene che tali investimenti si possano realizzare. Le questioni riguardano quali investimenti, come e in che modo sono attualmente in istruttoria e comunque le decisioni non saranno prese esclusivamente dal Ministero, ma di concerto con gli enti locali.

Per quanto riguarda l'ANAS, ho già risposto alle domande perché lei aveva introdotto sia le problematiche inerenti al ROE che al *leveraged buyout*, con riferimento a cosa vogliamo fare e come vogliamo incorporare l'attività di vigilanza dall'attività di gestione.

La presidente Donati, tra le cose più importanti, mi aveva chiesto che fine ha fatto il IV atto aggiuntivo e se ce ne sarà un altro successivo. Voglio essere preciso su tale questione. Ho chiesto formalmente anche a Società Autostrade e all'ANAS di predisporre un atto di concessione cosiddetto ricognitivo, non novativo. Ci sono quattro atti di concessione, più atti aggiuntivi agli atti aggiuntivi, più una serie di altre leggi di natura modificativa; di fatto oggi, se qualcuno volesse leggere l'atto di concessione tra ANAS e Autostrade, non ci riuscirebbe se non impiegando parecchi giorni. È stato drammatico dover constatare che a nessuno è venuto in mente, né al Ministero, né all'ANAS, né ad Autostrade di fare il cosiddetto testo unico, il testo codificato.

Il testo unico non è solo quello che si può scrivere modificando, ma dovrebbe essere quello che le parti concordano e che deriva esattamente dalle risultanze degli atti. Quindi, ho chiesto già formalmente questo atto ricognitivo; appena arriverà, sottoscritto dalle parti, mi farò cura di mandarvene una copia in Parlamento perché è giusto che si abbia una visione d'insieme di tali questioni. È utile vederlo perché – messe insieme tutte le norme – vi accorgete di una cosa particolare. Non solo non è stata prevista una diversificazione delle sanzioni a seconda del tipo di inadempimento ( e la mancanza di questa clausola a mio avviso mette in discussione la validità contrattuale). Per di più, l'unica sanzione prevista è la decadenza – e già questa è un'affermazione a mio avviso impropria perché semmai è una revoca – che di fatto è impossibile da realizzarsi. Quando lo leggerete vi accorgete che è impossibile di fatto arrivare a mettere in moto il meccanismo che porta alla decadenza – fosse anche per un fatto grave – se non attraverso una procedura così farraginoso da perdersi nei meandri della burocrazia o del sistema giudiziario. Nel prossimo incontro mi permetterò di indicarvi come un buon avvocato possa portare avanti

per 50 o 60 anni una causa di questo genere, e comunque fino al 2038, solo per questioni procedurali.

BALDASSARRI (AN). Avete fatto voi l'atto di concessione.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. So che è stato fatto nel 1996 e il senatore Baldassarri sta dicendo che lo abbiamo fatto noi, ma questa non è una buona ragione. Peraltro, ciò non riguarda solo il primo atto, ma tutti gli atti aggiuntivi a mano a mano che sono stati fatti.

PRESIDENTE. Pur conoscendo il problema!

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Infatti, è accaduto pur conoscendo il problema.

Oggi ciò è difficile da realizzarsi e, allora, io ho posto un'altra questione. Quando parlo di concessioni *sub iudice*, mi riferisco non soltanto alla concessione ad Autostrade per l'Italia, ma anche alle altre concessioni perché prevedono tutte lo stesso meccanismo. Chiedo, dunque, se può essere valido un accordo contrattuale in cui ad un soggetto che non rispetta le regole di fatto non si può imputare nulla.

Allora, rispondendo alla domanda postami dalla presidente Donati, sottolineo che, a prescindere dalla fusione tra la società Autostrade per l'Italia S.p.A. con la società spagnola Abertis, intendiamo arrivare al V atto aggiuntivo, così come intendiamo arrivare agli atti che non dovremmo più definire aggiuntivi, ma novativi (di questo, infatti, si tratta), per tutte le 23 concessioni. Ci potremo arrivare, però, soltanto quando si verificheranno le condizioni, cioè a scadenza di contratto oppure quando per condizioni esterne si potrà introdurre il tema. Allora, in questo momento sto cercando le condizioni per introdurre il tema. A volte l'introduzione del tema proviene dall'esterno: ad esempio, una fusione rende possibile, dovendo dare una nuova autorizzazione, rivedere l'atto.

È chiaro, dunque, che l'Unione Europea, se mi dà la possibilità di entrare nel merito, mi fa un favore! Finalmente potrei entrare nel merito della questione, altrimenti dovrei aspettare fino al 2038, salvo il fatto che nel frattempo non si riesca ad individuare uno strumento diverso per entrare nel merito, cioè la messa in discussione del vincolo contrattuale sulla base di ragioni di inadempimento, di rescissione o di risoluzione, come previsto dal codice civile. Mi fermo qui perché c'è un'istruttoria in corso.

Ripeto che mi riferisco a tutte le 23 concessioni e, quindi, non c'entra niente il mercato. Peraltro, dobbiamo cercare di intendere bene questa storia del mercato. Sento dire continuamente di fare attenzione perché vi sono interessi importanti. Io mi chiedo di chi siano questi interessi. Infatti, le priorità che dobbiamo porci sono quattro in ordine logico, cronologico e di senso pratico: le ragioni dell'utente, quelle del contribuente, quelle delle maestranze e quelle della società. Se si guarda soltanto alle ragioni delle società, non si fanno le ragioni pubbliche. Credo, pertanto, che bisognerà

arrivare ad una normativa ed invito il Parlamento a porsi questo problema così come sto invitando il Governo a farlo.

Ho già parlato del *leveraged buyout* e di altri argomenti, ma un ulteriore tema da affrontare è quello relativo al fatto che nelle società concessionarie non si può accettare che detentori di pacchetti minoritari del 4, 5 o 6 per cento possano decidere la gestione societaria o l'assetto del *management*, senza alcun coinvolgimento di coloro che devono rappresentare l'insieme di tutto l'altro 90 per cento ed oltre di pacchetto sociale. Pertanto, è necessario che nei consigli d'amministrazione e nei collegi sindacali si preveda per legge, prima o poi, un intervento per mettere in condizioni amministratori e collegi sindacali indipendenti di svolgere la propria attività all'interno delle società, evitando che pacchetti di minoranza gestiscano di fatto il potere societario.

Mi fermo qui, perché altrimenti andrei a finire sul caso Telecom! Non è, però, mia competenza!

BALDASSARRI (AN). Non c'è la *public company*!

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Dobbiamo affrontare tale questione e credo che il Parlamento, nel suo insieme, debba farsi carico del problema perché prima o poi tocca a tutti di «cadervi dentro» e di trovarsi nell'impossibilità di operare.

Penso di avere risposto anche al senatore Cicolani, che mi ha chiesto se il Ministro intende dialogare con la Commissione. Mi sembra che lo sto facendo e anche in modo trasparente. Peraltro, intendo continuare a venire a riferire in questa sede. Credo, infatti, che un Governo o meglio, per quanto mi riguarda, il mio Ministero, senza il supporto del Parlamento e in particolare di questa Commissione, difficilmente potrebbe mandare in porto gli impegni assunti.

Si ravvisa, dunque, la necessità dell'intervento sotto l'aspetto del controllo, dell'impulso e della legislazione di questo Parlamento. Pertanto, non solo mi dichiaro disponibile, ma chiedo di poter partecipare a questi incontri.

Ho già risposto alla problematica relativa alle sanzioni cui ha fatto riferimento il senatore Cicolani.

Il Capogruppo dell'Ulivo, senatore Mazzarello, mi ha chiesto se c'è stata indecisione da parte della vecchia ANAS. Ho risposto raccontando la storia del 23-27 dicembre; in quella storia, infatti, l'ANAS si è schierata.

MAZZARELLO (Ulivo). Quindi, non c'è stata indecisione!

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non c'è stata indecisione: l'ANAS si è schierata dalla parte di chi ha bypassato le valutazioni del NARS e del CIPE.

Prendendo spunto da quanto ha affermato il senatore Brutti, sottolineo che non solo l'ANAS si è schierata e ha fatto una scelta di campo,

ma anche il Ministero, che oggi fa capo a me, ma che prima faceva capo al collega che mi ha preceduto.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). C'era un contrasto tra i due Ministri.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non mi riferivo ai Ministri, ma al Ministero. Non dimentichiamo che vi sono stati funzionari che hanno interpretato il parere della Corte dei conti come se fosse un via libera quando, invece, era un via condizionato.

A me pare di avere risposto a tutte le domande; se non ho risposto a qualcosa, evidentemente nella foga mi è sfuggito. Comunque, sono certo che sulle agenzie leggerò che non vi ho dato risposte!

PRESIDENTE. Ringraziamo il ministro Di Pietro perché credo siano state fornite molte informazioni ed anche una ricostruzione delle vicende utile non solo a noi, che in parte le conosciamo, ma anche all'esterno.

Ritengo che tali questioni interessino sicuramente la nostra indagine conoscitiva sullo stato delle concessioni, che proseguirà anche dopo avere acquisito la documentazione consegnata agli atti dal Ministro e distribuita a tutti i colleghi (che avranno modo di esaminarla, facendo osservazioni o chiedendo ulteriore materiale).

BALDASSARRI (*AN*). Signora Presidente, debbo fare una precisazione: ringrazio il ministro Di Pietro che ha risposto al senatore Brutti, ma francamente non posso lasciare agli atti un'affermazione del collega Brutti sulla società Quadrilatero che ha speso soldi o quant'altro.

La società Quadrilatero ha consentito – come ha evidenziato il ministro Di Pietro – di completare una procedura in 18 mesi secondo la cosiddetta «legge obiettivo», fare gare di appalto, avviare i lavori e firmare i contratti. Perché è stata fatta questa società di scopo? Questa forse – o forse no – è la differenza fra quanto diceva il ministro Di Pietro e quanto afferma il sottoscritto. Ve lo pongo come tema di riflessione, perché questa Commissione dovrà affrontare tale argomento non solo per la Quadrilatero, opera e non società, ma chissà per quante altre possibili. Pongo un problema politico.

Con la società Quadrilatero, se mi permettete, ho tentato di costruire sul serio il giocattolo che per 30 anni avevo cercato di costruire nei libri. Un'opera pubblica, quando è pagata totalmente dallo Stato, comunque produce aumenti di valore nelle rendite urbane circostanti. Tradizionalmente cosa avviene e cosa avverrà? Il ministro Di Pietro lo sa perfettamente. Lo Stato mette il 100 per cento del finanziamento dell'opera; i privati, sulla base delle decisioni dei Comuni e degli assessori, che cambiano le destinazioni, incassano il valore in più. Questa è una sfida culturale e politica che pongo proprio a voi della sinistra. Ho detto prima: se c'è un pedaggio è più facile.

La Quadrilatero S.p.A. è la prima società in Italia, progetto pilota, per questa ragione: perché la struttura finanziaria dell'opera, concordata con la

Regione Marche e la Regione Umbria con un'intesa istituzionale di programma, stimata in 2 miliardi e 100 milioni di euro complessivamente, che inizialmente è stata studiata anche dal sottoscritto, prevedeva l'80 per cento di finanziamento pubblico e circa il 20 per cento di finanza di progetto ricavata con la cattura di valore. Di questi – come ha già detto il ministro Di Pietro – 1 miliardo e 100 milioni di euro (100 milioni erano già disponibili prima) sono già disponibili e finanziati, tant'è che la gara è partita, è stata chiusa, sono partiti i contratti e quant'altro; altri 400 milioni debbono provenire dalla cattura di valore, attraverso un prestito internazionale della Banca europea degli investimenti, piuttosto che di qualche altra banca, che verrà ripagato con gli aumenti di valore (ICI, eccetera), che si creeranno nel territorio. Lì serve la società di scopo, perché questo l'ANAS non lo può fare.

Giustamente il ministro Di Pietro ha detto, implicitamente, che 1 miliardo o 1 miliardo e 100 milioni di euro è la somma disponibile; se si chiude la società Quadrilatero (società di scopo) si azzerava la possibilità di avere 400 milioni di finanziamento attraverso quel meccanismo. Lui dice, giustamente, che si realizzeranno meno opere o che si vedrà come fare, attribuendo delle priorità. Questa è la differenza tra me e il ministro Di Pietro: io dico che va fatta tutta, perché è già approvata, perché è legge obiettivo. Ma questa è una differenza politica.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Dei 400 milioni non ha riscosso niente.

BALDASSARRI (*AN*). Ma non li deve riscuotere, senatore Brutti. Mi lasci terminare.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Di Pietro ci ha messo 1 miliardo.

BALDASSARRI (*AN*). No, non ce l'ha messo Di Pietro il miliardo. Ministro Di Pietro, mi scusi, 1 miliardo e 100 milioni sono stati deliberati nel 2004. Il ministro Di Pietro ha semplicemente, giustamente e correttamente, preso atto di ciò. Non è un finanziamento del Ministro, con tutto il rispetto per il ministro Di Pietro. Lui è il primo a dirlo e lo ha detto chiaramente.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Nella catena di valore non c'è niente.

BALDASSARRI (*AN*). Mi lasci terminare, senatore Brutti.

Si perdoni i 400 milioni se non c'è la società di scopo; bisognerebbe pertanto ridurre i lavori.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Non si perdonano.

BALDASSARRI (*AN*). Un'ultima informativa: la società Quadrilatero ha consentito di fare le gare e queste hanno consentito di avere un



ribasso d'asta di 300 milioni di euro; quindi l'opera si riduce a 1 miliardo e 800 milioni.

Allora: 1 miliardo e 100 milioni ci sono, 400 milioni sono cattura di valore, e non rendita privata, decisa dagli assessori e dai sindaci insieme ai costruttori locali (perché questo è quello che è avvenuto in Italia in questi 50 anni, indipendentemente dai colori politici; questa è la verità). Mancherebbero, per completare tutto, 300 milioni a partire dal 2009. Questa è la decisione che devono assumere il nuovo Ministero e il nuovo Ministro.

Però, se dovesse emergere qualunque elemento di quello che insinuava il collega Brutti, che riguardi la Società Quadrilatero, l'ho detto in pubblico e lo dico qui istituzionalmente: andate dalla procura della Repubblica. Non si possono fare insinuazioni sulla stampa, o addirittura in una sede istituzionale, senza gli elementi.

Ho concluso. Grazie, signora Presidente; grazie, signor Ministro.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Di Pietro per la sua disponibilità.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

*I lavori terminano alle ore 13,50.*





