



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 6

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SITUAZIONE
DELL'ANAS S.p.A. E SULLO STATO DELLE CONCESSIONI
AUTOSTRADALI IN ITALIA

36^a seduta: martedì 21 novembre 2006

Presidenza della presidente DONATI

I N D I C E**Audizione di rappresentanti dell'ANCE – Associazione nazionale costruttori edili
e dell'AGI – Associazione imprese generali**

PRESIDENTE	Pag. 3, 11, 16 e <i>passim</i>	* DE MARINIS	Pag. 17, 18, 19
BRUTTI Paolo (<i>Ulivo</i>)	13, 14, 18 e <i>passim</i>	* FERRONI	4, 12
* GRILLO (<i>FI</i>)	14, 15	LUPO	6, 12, 16 e <i>passim</i>
MARTINAT (<i>AN</i>)	11, 12, 14		

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-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-L'Italia di mezzo: Misto-Idm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Intervengono il direttore generale dell'Associazione nazionale costruttori edili (ANCE), dottor Carlo Ferroni, accompagnato dalle dottoresse Franca Cappelli e Stefania Di Vecchio, il presidente dell'Associazione imprese generali (AGI), dottor Mario Lupo, e l'avvocato Stefano De Marinis, consulente dell'Associazione.

I lavori hanno inizio alle ore 14,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti dell'ANCE – Associazione nazionale costruttori edili e dell'AGI – Associazione imprese generali

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione dell'ANAS S.p.A. e sullo stato delle concessioni autostradali in Italia, sospesa nella seduta del 25 ottobre scorso.

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

È prevista oggi l'audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale costruttori edili (ANCE) e dell'Associazione imprese generali (AGI).

Sono presenti il direttore generale dell'ANCE, dottor Carlo Ferroni, accompagnato dalle dottoresse Franca Cappelli e Stefania Di Vecchio, il presidente dell'AGI, dottor Mario Lupo, e l'avvocato Stefano De Marinis, consulente dell'Associazione.

Vorrei precisare che, sebbene la loro convocazione si inserisca nell'ambito dell'indagine conoscitiva che stiamo svolgendo, nulla impedisce ai soggetti auditi di esprimere le proprie valutazioni anche sul disegno di legge finanziaria del quale dovremmo discutere prossimamente e sul provvedimento che riguarda le modifiche al codice degli appalti, che è già all'attenzione della nostra Commissione, e sul quale in particolare l'ANCE aveva richiesto una specifica audizione. Quindi, l'audizione nasce sulla base di una richiesta, che abbiamo accolto immediatamente, legata all'indagine conoscitiva. Ciò non esclude che i rappresentanti dell'ANCE e dell'AGI, sempre che lo ritengono opportuno e utile, possano estendere eventualmente le loro considerazioni al complesso delle tematiche che riguardano il disegno di legge finanziaria o il codice degli appalti.

Do quindi la parola ai nostri ospiti, che ringrazio per avere accolto il nostro invito.

FERRONI. Prima di fare qualche commento su ANAS e concessioni autostradali, colgo l'opportunità offerta dalla Presidente per fare un riferimento al disegno di legge finanziaria e al decreto-legge collegato all'esame del Parlamento, sul quale abbiamo espresso un parere favorevole per le poste di bilancio che sono state previste.

In effetti gli stanziamenti per le opere pubbliche sono stati incrementati di circa il 25 per cento, però c'è una preoccupazione legata all'accantonamento dal TFR, che deve rappresentare il mezzo di finanziamento di questi stanziamenti. Chiaramente la nostra richiesta è che, comunque questi fondi vengano assicurati e che tali finanziamenti non siano una eventualità ma una certezza. Abbiamo fatto questo discorso anche al Governo e quest'ultimo ci ha assicurato che in ogni caso, se questi fondi dovessero mancare o non essere sufficienti, si provvederà a tenerne conto.

Sempre con riferimento al disegno di legge finanziaria, apprezziamo il fatto che si apra la strada al *leasing in costruendo* per quanto riguarda le opere pubbliche, che rappresenta un aiuto del capitale privato per questi investimenti. Però, a nostro avviso, occorre fare una correzione essenziale: è previsto che possono partecipare alle gare anche le associazioni temporanee tra soggetto finanziario e soggetto esecutore; noi vorremmo che fosse precisato che possono partecipare alle gare esclusivamente le associazioni tra finanza ed esecuzione. Secondo il testo, come era formulato, alle gare possono partecipare anche da soli i soggetti finanziari; ciò vuol dire che viene in qualche modo bypassata anche la normativa europea in fatto di gare per l'esecuzione di lavori pubblici, per cui mi permetto di attirare l'attenzione su questo punto.

Inoltre, l'articolo 2, comma 8, del decreto-legge stabilisce che, tutte le volte che un organismo pubblico deve pagare più di 10.000 euro ad un soggetto privato, deve verificare che non esistano cartelle tributarie in circolazione. Al riguardo, o si individua un sistema per fare questa verifica in modo istantaneo o sarà il caos, nessuno pagherà più.

Per quanto riguarda il codice degli appalti, ci riserviamo di farvi avere una copia di una nostra nota di approfondimento.

In sintesi, siamo abbastanza d'accordo con la decisione assunta dal Governo di sospendere l'entrata in vigore di quei sei-sette punti sui quali è possibile, anche nella logica che forse ha in mente questa Commissione, operare dei piccoli correttivi, ma a nostro giudizio non degli stravolgimenti, che possano rispondere a qualche preoccupazione di eccesso di discrezionalità, che credo sia stata il fondamento di alcune osservazioni venute anche da questa Commissione, in particolare dalla Presidente.

Per quanto attiene all'audizione odierna, esprimiamo apprezzamento per avere scelto questi temi. In effetti, parlare di strade e autostrade significa parlare di uno degli elementi fondamentali per la competitività del Paese e quindi ci sembra essenziale verificare come funzionano l'una e l'altra organizzazione preposte alla realizzazione di queste opere.

I rapporti tra imprese e ANAS in questi ultimi anni – diciamo 10 per non fare torto a nessuno – sono stati tumultuosi, incerti, incostanti; l'incertezza era sui finanziamenti, sulla trasformazione dei finanziamenti da fi-

nanzamenti sulla carta a cassa, sui programmi di investimento, gli ostacoli sul territorio. Questo naturalmente comporta due tipi di problemi: da un lato, non si ha il prodotto per il quale si fa l'investimento, cioè la strada; dall'altro, si provoca grande incertezza nelle imprese che devono lavorare con questo ente, perché se non si sa quando saranno fatti gli investimenti, quando avverranno i pagamenti, e se il cantiere andrà avanti o meno.

Quest'anno il quadro delle risorse previste per l'ANAS è migliorato notevolmente. Sono stati ritoccati alcuni *plafond* che erano stati stabiliti l'anno precedente, sono state previste determinate attribuzioni. Quindi, c'è stata una correzione in direzione della maggiore disponibilità di finanza. Quello che, però, è essenziale è che alla correzione finanziaria corrisponda il flusso di cassa. Troppe volte, quasi tutti i mesi, sulla spinta delle nostre imprese, siamo costretti a sollecitare i pagamenti, a chiedere quando sarà fatto il mandato o quando si passerà il mandato in banca. Credo non sia esaltante dover operare in questo modo. Quindi, una raccomandazione che rivolgiamo al Governo è che, una volta stanziati i soldi questi vengano trasformati in cassa e resi disponibili.

Un'altra questione che andrebbe affrontata una volta per tutte, ma non so se questa è la sede giusta per farlo, è la semplificazione delle procedure interne dell'ANAS, che cambiano sovente. Abbiamo sentito dire – riferisco solo una voce, per cui potrebbe non essere fondata – che si stanno cambiando delle procedure informatiche, per cui per due mesi sarebbero sospesi – sottolineo il condizionale – i pagamenti alle imprese; questo a cavallo della fine dell'anno, proprio quando si pagano le tredicesime.

Speriamo che sia una voce sbagliata, ci siamo rivolti all'ANAS per avere un chiarimento, tuttavia sarebbe auspicabile che venisse operata una sollecitazione in questo senso, perché le imprese già faticano tanto per essere pagate e sarebbe grave se sulla base di una decisione unilaterale si decidesse di non effettuare pagamenti per questi due mesi.

Allo stesso modo, ed è sempre un problema di gestione, sarebbe importante promuovere presso l'ANAS un tavolo di consultazione con le organizzazioni che rappresentano le imprese (cioè l'ANCE, l'AGI e gli altri rappresentanti delle aziende che operano in questo comparto); un tavolo di consultazione fisso, che possa essere attivato per avere informazioni relative allo sviluppo degli investimenti, ad eventuali problemi che nascono sul territorio, alla disponibilità di cassa, in modo che le imprese possano avere contezza della situazione.

Sul tema delle concessioni autostradali vorrei svolgere soltanto alcune osservazioni essenziali: le autostrade sono importanti come le strade ed è bene che tutto funzioni per il meglio; inoltre, costituiscono potenzialmente un mercato rilevante per le imprese che rappresentiamo. In primo luogo, vorrei chiarire una volta per tutte, che la modalità di affidamento dei lavori è quella della gara per tutte le concessionarie che non abbiano acquisito con gara il diritto alla concessione. Non so se sono stato chiaro; intendo dire che o un'impresa ha partecipato ad una gara, quindi opera

sulla base della normativa europea, che mi sembra stabilisca che deve affidare il 30 per cento dei lavori attraverso una gara e può realizzare il resto per proprio conto; oppure, se non ha partecipato ad una gara a monte per l'acquisizione della concessione, deve realizzarla a valle. Ciò va chiarito in modo da non fare torto a nessuno, perché chi avesse partecipato alla gara a monte ha diritto a realizzare i lavori per la quota stabilita dalla normativa europea; invece, qualora non vi avesse preso parte, tutto questo salterebbe. A volte questa procedura viene messa in discussione e nei fatti crediamo che non sia stata sempre rispettata.

In seconda battuta, vorrei sottolineare il rafforzamento della struttura regolatoria dei rapporti tra concedente e concessionario. Il rilievo principale che riteniamo di dover far presente è che non ci sono strumenti sufficienti per un monitoraggio efficace da parte del concedente nei confronti del concessionario, soprattutto riguardo a quello che ci interessa, cioè l'andamento degli investimenti: si tratta di un secondo aspetto che andrebbe affrontato.

Inoltre, abbiamo percepito una certa carenza di poteri sanzionatori: nei confronti del concessionario il concedente può chiudere un occhio o revocare la concessione. Ci sembra una gamma di capacità sanzionatorie assolutamente insufficiente, perché disponendo di possibilità intermedie si potrebbe agire per correggere il tiro. Riteniamo ingiusto chiudere un occhio, come è ingiusto ed anche inefficace interrompere e denunciare la concessione. Queste sono le raccomandazioni che volevamo fare e che inseriremo un documento che invieremo alla Commissione nei prossimi giorni.

LUPO. Signora Presidente, la ringrazio per questa convocazione che ci dà la possibilità di esprimere il pensiero delle grandi imprese generali (che l'AGI inquadra e che sono anche appartenenti all'ANCE) sui temi ai quali lei ha esteso la consultazione odierna, cioè la finanziaria, il codice degli appalti e l'ANAS, che era l'oggetto originario dell'audizione odierna. Intervenendo dopo il dottor Ferroni, il mio compito è facilitato perché gran parte delle sue affermazioni sono esaustive anche per quanto riguarda il pensiero dell'AGI, pertanto non ripeterò quanto da lui già affermato in maniera molto puntuale.

Desidero soltanto richiamare alcuni punti per offrire un contributo specifico di conoscenza, di preoccupazione e alcuni suggerimenti anche da parte dell'AGI. Per quanto attiene al tema relativo al TFR e all'entità delle risorse che tale operazione fornirà al finanziamento delle infrastrutture valgono le dichiarazioni del dottor Ferroni, tuttavia vorrei aggiungere un rilievo. È la prima volta, e ci è sembrato strano, che il disegno di legge finanziaria non prevede un sistema di impegni, di programmi, di investimenti possibili e un correlativo sistema di coperture, ma stabilisce – è questo che ci preoccupa – che alcune opere si realizzano soltanto se e in quanto vi sia il gettito sufficiente per quanto attiene al TFR e in quanto EUROSTAT consideri legittima la manovra. Credo che questa sia stata una forzatura del pensiero del Governo che, tuttavia, vorrei che fosse chia-

rito: quando si prevedono coperture a fronte di programmi d'investimento, ovviamente si deve sempre ritenere che, ove queste non si possano realizzare come originariamente programmate, si debba provvedere con strumentazioni alternative, se le misure d'investimento previste sono ritenute essenziali per gli obiettivi e le strategie che la finanziaria persegue.

Invertire quest'ordine logico ed affermare che tali opere si realizzano, sono necessarie ed utili, solo se e in quanto ci sia questa specifica copertura costituisce una novità, a nostro avviso negativa, di questa finanziaria rispetto a quelle precedenti. Spero che tutto questo possa essere chiarito, che ci sia stato una sorta di *lapsus*; vorrei, insomma, che ciò fosse chiarito. Tutti ci dicono che ovviamente, se il gettito derivante dal TFR non fosse sufficiente o se per caso intervenisse un giudizio negativo da parte dell'EUROSTAT, si provvederà altrimenti. Oggi, la norma specifica contenuta nel disegno di legge finanziaria (l'ex articolo 84) non afferma questo: prevede che se quella copertura non c'è o manca la valutazione positiva da parte di EUROSTAT, quegli investimenti decadono, non ci sono più, come se non fossero prioritari ai fini del rilancio dell'economia nazionale; invece lo sono e come tali sono stati presentati.

Per quanto riguarda le disposizioni del decreto-legge n. 262, il dottor Ferroni ha già espresso le sue valutazioni, in particolare sulla norma relativa ai pagamenti che superino i 10.000 euro per le pubbliche amministrazioni. Riguardo al *leasing in costruendo*, siamo tutti d'accordo che la realizzazione di opere infrastrutturali attraverso tale strumento deve vedere il soggetto edificatore abilitato a costruire sempre presente nell'associazione temporanea che promuove il *leasing in costruendo*. Per la verità, la formulazione dell'ex articolo 116 della finanziaria contiene una notazione particolare per quanto riguarda il contraente generale, in quanto afferma che tale soggetto può fare il *leasing in costruendo*, come in realtà già fa, a prescindere dalla società di *leasing*: si inverte, cioè, il ragionamento. In altre parole, il contraente generale oggi è chiamato a prefinanziare l'opera che realizza ed il bando stabilisce i tempi di rimborso del prefinanziamento, che possono essere anche abbastanza lunghi. Esiste già, dunque, la previsione per la quale il contraente generale prefinanzia l'opera e riceve poi il rimborso del prefinanziamento in un certo arco temporale; inoltre, il *general contractor* in molti casi di concessione, costruzione e gestione di opere fredde, realizza in realtà un vero e proprio *leasing in costruendo*.

Il disegno di legge finanziaria, ex articolo 116, sbaglia dunque quando stabilisce che l'offerente può essere anche un'associazione temporanea costituita tra società di *leasing* e costruttore, perché il soggetto costruttore deve esserci sempre nel caso del *leasing in costruendo*; è corretta, invece, la previsione per la quale il contraente generale può fare autonomamente il *leasing in costruendo*, anche senza la società di *leasing*. Non si tratta di una proposta di emendamento, ma è il testo governativo a prevederlo e, per questa parte, lo difendiamo.

Per quanto riguarda il codice degli appalti, non vi è alcuna particolare preoccupazione per gli istituti sospesi, anche se crediamo che sia assolu-

tamente legittimo che il Governo riconsideri tali istituti e li corregga, ove lo ritenga opportuno. Siamo invece preoccupati, lo ha già detto il dottor Ferroni e lo ribadisco, per eventuali stravolgimenti nella restante parte del codice degli appalti che, a nostro avviso, ha sostanzialmente recepito, senza rilevanti novità, una legislazione stratificatasi negli anni. Pertanto, ove la pratica dovesse evidenziare eventuali disfunzioni di singoli istituti, riteniamo che esse siano sempre correggibili attraverso il potere riconosciuto al Governo dalla legge comunitaria del 2004, sulla base della quale, ancora per circa un anno e mezzo, sarà possibile apportare correzioni. La nostra preghiera, se posso esprimermi così, è che si proceda a correzioni ed aggiustamenti sul terreno pratico in relazione al funzionamento o meno di singoli istituti, ove se ne evidenzia la necessità, senza intervenire invece *a priori*, perché questo è spesso uno dei difetti del modo di legiferare del nostro Paese: si correggono meccanismi normativi nella presupposizione che possano non funzionare o non essere rispondenti a certe finalità, prima ancora di osservarne sul campo il concreto funzionamento.

Crediamo poi che le incertezze su alcuni istituti siano una concausa dell'attuale rallentamento del processo di investimento in infrastrutture: la nostra preghiera quindi è che tali incertezze siano superate il più presto possibile.

Quanto alla situazione dell'ANAS S.p.A., tema centrale ed originario dell'audizione odierna, è essenziale la definizione di programmi di attività. Tutte le imprese e, in particolare, le imprese maggiori hanno necessità di potersi programmare in relazione alla loro maggiore clientela. Poiché ANAS S.p.A. e RFI S.p.A. sono i massimi committenti per le nostre imprese, non avere certezze e prospettive sui programmi di tali enti significa non avere certezze e prospettive sul modo di organizzare e far funzionare le nostre aziende.

Riteniamo dunque necessario assicurare certezze alle imprese e ci permettiamo un suggerimento: i programmi di questi enti – oggi parliamo dell'ANAS, domani potrebbe trattarsi di RFI o di altri grandi investitori pubblici – non solo avrebbero bisogno di essere comunicati e ufficializzati, ma anche monitorati dal Parlamento, attraverso un sistema di aggiornamento periodico sul loro stato di attuazione, su eventuali situazioni di criticità, sui provvedimenti necessari. Crediamo, infatti, che ciò rappresenterebbe uno stimolo anche per gli investitori pubblici ad essere più presenti, efficaci ed incisivi nella loro azione operativa quotidiana. L'adozione di una strumentazione di questo tipo, secondo noi, potrebbe dare un contributo all'effettiva realizzazione dei programmi deliberati.

Per quanto riguarda poi le risorse, riteniamo che quelle previste, anche nel quadro della finanziaria per il 2007, siano tali da consentire all'ANAS di portare avanti i suoi programmi e, tra l'altro, alcune risorse sono specificatamente destinate a tal fine. Non c'è dubbio, però, che il problema dell'ANAS può essere risolto alla radice solo se si riesce a portare l'azienda fuori dal perimetro della pubblica amministrazione. Pertanto, ogni iniziativa o intervento che tenda ad assicurare all'ANAS ricavi di im-

presa tali da farla uscire dal perimetro della pubblica amministrazione, rappresenta la soluzione a regime del problema delle risorse e del condizionamento che i vincoli di finanza pubblica pongono agli investimenti di tale ente.

La carenza di risorse, inoltre, dà luogo anche a ritardi nei pagamenti: oggi l'ANAS è ferma a settembre per quanto riguarda il pagamento degli stati di avanzamento dei lavori, cioè ha già due mesi abbondanti di ritardo; gli stessi uffici dell'ANAS comunicano, inoltre, che gli stati di avanzamento che non saranno presentati entro il prossimo 7 dicembre, saranno pagati non prima di febbraio 2007. Esiste dunque già oggi una situazione che non sappiamo bene se sia correlata agli stanziamenti di competenza o se sia da correlare, invece, all'azionamento di meccanismi che limitano il tiraggio di cassa: si tratta, però, di una situazione di allarme in relazione alla quale si impone la necessità di evitare l'aggravarsi di una crisi latente nel sistema delle imprese. Auspichiamo perciò che questi problemi siano affrontati e risolti in maniera soddisfacente.

Un'altra soluzione al problema delle risorse, accanto a quella di tirar fuori l'ANAS dal perimetro della pubblica amministrazione, potrebbe essere il ricorso più ampio ai vari istituti di partenariato pubblico o privato che consentono di ottenere un finanziamento parziale, almeno sotto il profilo dei capitali privati. Quali siano questi istituti è assolutamente noto, ma li rammento rapidamente: oltre alla concessione di costruzione e gestione a tutti nota – abbiamo accennato, sia pure fugacemente, al *leasing in costruendo* – vi è un altro istituto di particolare interesse sperimentato, per esempio, per la linea D della metropolitana di Roma: la cosiddetta concessione senza rischio di domanda. Anche se in senso stretto non si tratta di una vera e propria concessione, possiamo utilizzare il termine per comodità: tale istituto prevede il rischio a carico del concessionario della costruzione e della disponibilità dell'opera, nel senso che l'opera deve rendere in concreto e in modo continuativo il servizio per il quale è stata realizzata. Il concessionario, cioè, finanzia l'opera per la parte ritenuta utile e sufficiente da parte del concedente pubblico e, se il finanziamento di tale opera è maggioritario rispetto al finanziamento pubblico, in base alle regole EUROSTAT, esso non grava sul bilancio pubblico e quanto finanziato dal concessionario viene restituito attraverso canoni annuali per un periodo di concessione che ha una sua durata convenzionata (20, 25 o 30 anni, a seconda dei casi).

Questo è molto importante perché consente di realizzare vere e proprie concessioni senza il rischio di domanda, cosa che va benissimo non solo per le opere fredde ma anche per le opere per le quali, per motivazioni di carattere politico, non si ritenga di far gravare totalmente sull'utenza l'onere del finanziamento delle opere stesse. Raccomandiamo di prestare considerazione a questa modalità di partenariato pubblico o privato, che ci sembra particolarmente utile e felice.

Proprio in funzione del finanziamento privato di opere infrastrutturali, ed in particolare di opere stradali e autostradali, delle quali stiamo specificatamente parlando, siamo preoccupati di tutte quelle norme, come ad

esempio l'ex articolo 12 del decreto-legge n. 262, che, al di là delle motivazioni, che possono essere anche politicamente corrette e che possono averle dettate e suggerite, hanno però come effetto collaterale, quello molto nocivo di spaventare gli investitori e quindi di rendere assolutamente impossibili o estremamente difficili quelle operazioni di finanza di progetto che, viceversa, anche il Governo ritiene assolutamente utili ad integrazione delle limitate risorse pubbliche disponibili per investimenti in infrastrutture.

In altre parole, che le convenzioni debbano essere fatte bene è problema assolutamente reale e vero; che, una volta fatte, le convenzioni debbano essere rispettate con un regime sanzionatorio adeguato ed efficace a carico di chi non le osservi con scrupolo e con puntualità, non abbiamo alcun dubbio; correggere ciò che in passato si è fatto o non si è fatto attraverso grida di carattere un po' manzoniano francamente ci sembra controindicato e sconsigliabile, e ciò al di là dei profili di equità e di correttezza politica, ma proprio in funzione di richiamo dei capitali privati al mercato delle infrastrutture, che altrimenti sarebbero scoraggiati dall'investimento in questo settore.

Concludo affrontando il problema della lentezza delle procedure dell'ANAS, lentezza che certamente ha cause varie. Sugeriremmo di puntare su alcuni accorgimenti per una maggiore accelerazione, snellezza, puntualità, per tutto ciò che attiene alle procedure di aggiudicazione e di realizzazione dei lavori che l'ANAS segue. In primo luogo, perché non usare di più forme di digitalizzazione in tutte queste procedure? C'è un pesante regolamento ANAS che prevede adempimenti che francamente sembrano assolutamente eccessivi: ricorsi a notai, operazioni complicate di contrattualizzazione. Credo che oggi le tecnologie digitali offrano la possibilità di snellire di molto queste procedure, con vantaggi di celerità e di riduzione dei costi. Nel prosieguo, siccome ci riserviamo di far avere alla Commissione un nostro documento, potremo essere più specifici in questa direzione.

Tra gli altri accorgimenti assolutamente utili per evitare condizioni di appesantimento, di rallentamento e di incremento dei costi derivanti dal contenzioso, a nostro avviso, è importante far funzionare bene il progettare ed eseguire che, se fatto funzionare in maniera corretta, con una chiusura efficace dell'accordo fra pubblica amministrazione appaltante e soggetto appaltatore, consente di ridurre di molto alla radice il contenzioso in sede di esecuzione delle opere pubbliche. Purtroppo oggi, anche ove si ricorra al progettare ed eseguire, la pubblica amministrazione non chiude efficacemente l'accordo sul progetto esecutivo e questo lascia ancora la porta aperta a contenziosi che andrebbero evitati.

L'altra soluzione, che però è residuale rispetto a questa prima, che a nostro avviso è assolutamente prioritaria, è quella di azionare i sistemi previsti dalla legge per il superamento del contenzioso prima che sfoci in vera e propria controversia legale. Riteniamo che tutte le procedure previste dalla normativa vigente in termini di accordo bonario, con tutte le

garanzie di terzietà che presiedono all'accordo bonario medesimo, dovrebbero essere azionate ed utilizzate dall'ANAS in questa direzione.

Vi ringrazio per l'attenzione, scusandomi se mi sono troppo dilungato, e resto a vostra disposizione.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Ferroni e il dottor Lupo per la loro esposizione.

Vorrei soltanto precisare che aspettiamo i vostri documenti specifici, in particolare quello sul codice degli appalti, non essendo più nelle condizioni di poter fare altre audizioni dal momento che nei prossimi giorni dovremo esaminare il disegno di legge finanziaria ed avremo come scadenza la data dal 3 dicembre, data entro cui dobbiamo assolutamente fornire il parere al Governo che, se dato entro questi termini, potrà essere preso in considerazione, altrimenti il Governo potrà comunque procedere. Quindi vorrei sollecitare l'invio di tali documenti.

MARTINAT (AN). Ringrazio i nostri ospiti per la loro partecipazione all'audizione odierna. Devo sottolineare però che ho notato una forte discrepanza di posizioni tra il dottor Lupo e il dottor Ferroni.

Faccio una parentesi: credo che gli enti appaltatori pubblici in Italia siano sicuramente l'ANAS e le Ferrovie per quanto riguarda i costruttori, ma vi è un terzo settore che è stato citato indirettamente, che però è uno dei grandi settori delle costruzioni, il sistema autostradale. Parliamo di svariati miliardi di euro di investimenti ogni anno. Proprio a questo riguardo vi è, secondo me, la discrepanza perché, mentre il dottor Ferroni si appiattisce un po' sulla posizione del ministro Di Pietro, ex articolo 12 del decreto-legge collegato, il dottor Lupo dice esattamente il contrario, tenendo presente che, se seguissimo la tesi del dottor Ferroni, dovremmo considerare un'unica società, che è Autostrada dei parchi, che è l'unica ad essere andata a gara, mentre Autostrade S.p.A. è andata a gara, sì, ma c'è una clausola specifica di non costruzione, tant'è che Autostrade S.p.A. fa tutti appalti. Tutte le altre sono concessioni prorogate in base alla direttiva Costa-Ciampi grazie ai precedenti Governi, che non hanno dato l'aumento delle tariffe, hanno fatto blocchi e poi hanno dovuto pagare per evitare che lo Stato italiano pagasse, come rischiamo di andare a pagare adesso, per delle forme di «pura follia schizofrenica».

Dico questo perché il ministro Di Pietro qualche giorno fa in Lombardia ha sostenuto la tesi di una società mista ANAS, Regione Lombardia e privati, mentre proprio qui in audizione ha affermato che non firmava la concessione Asti-Cuneo perché l'ANAS ne è socia – sebbene sia stata espletata una gara internazionale per la scelta del concessionario – ma l'ANAS è socia anche nel Frejus, nel Bianco, eccetera! Quindi, secondo me, c'è una forma di schizofrenia del vostro Ministro (non del nostro), che deve essere fermata. Occorre una *ratio*; queste realtà non possono essere gestite irrazionalmente. Forse l'ANAS, certamente non le Ferrovie dello Stato, avrà più soldi per il prossimo anno – ripeto forse, perché bisognerà ancora vederli – ma corriamo il rischio che certamente non arrivi

più un euro da parte del sistema concessionario autostradale perché si aprirà una vertenza giudiziaria non indifferente che porterà lo Stato italiano a pagare fortissime penali. In queste ore circola una sentenza del tribunale di Genova che invito i colleghi a leggere: potrebbe essere interessante e rappresentare un primo segnale in questo senso in attesa che votiate la fiducia, che certamente porrete, sul decreto-legge collegato alla finanziaria. Ritengo che sia meglio meditare a questo riguardo prima che il Governo presenti il maxi emendamento sul provvedimento collegato.

D'altro canto, il pericolo vero è che nel 2007 l'Italia si trovi dinanzi ad un *black out*. Certamente, la nostra presidente Anna Donati sarà felice di ciò perché meno opere si realizzano, meno impatti ambientali abbiamo e meno distruzioni si operano sul territorio; lo dico in tono scherzoso. Dobbiamo recuperare 30 anni di vostro pregresso, di *black out* che c'è stato in Italia; negli anni scorsi si è avuta un'accelerazione e oggi sulle grandi opere pubbliche rischiamo di trovarci di nuovo fermi al palo.

Desidero esprimere un ringraziamento per le audizioni che abbiamo svolto, tuttavia il contrasto non indifferente che ho percepito su questo tema tra le grandi imprese di costruzione e le varie imprese di costruzione certamente lascia in me qualche dubbio.

FERRONI. Senatore Martinat, non credo che ci sia contrasto, né che ci siamo appiattiti sul cosiddetto decreto Di Pietro; insistiamo piuttosto su un principio – che è anche quello europeo – in base al quale se un concessionario autostradale ha acquisito la concessione attraverso una gara, allora realizzi pure i lavori per conto suo con le sue collegate, salvo quel 40 per cento.

MARTINAT (AN). L'Europa stabilisce il 100 per cento.

FERRONI. Il 100 per cento se ha vinto la gara; se non ha vinto alcuna gara, bisogna che affidi fuori ancora una volta il 100 per cento dei lavori.

MARTINAT (AN). Ci sono dei contratti firmati nel 1997-1998 da un Governo di centro-sinistra, non di centro-destra.

LUPO. Forse il senatore Martinat coglieva un divario tra la posizione del dottor Ferroni e la mia non tanto su questo punto, quanto su un altro aspetto che il dottor Ferroni, per la verità, non aveva specificatamente toccato. Alludo ai contenuti dell'ex articolo 12 del decreto-legge n. 262 che attengono, tra l'altro, alla convenzione unica, al plafonamento dell'utile, del profitto delle società concessionarie. Le grandi imprese di costruzione che realizzano grandi infrastrutture hanno nel sistema delle concessionarie autostradali in qualche caso anche loro cointeressenze (e in prospettiva forse questo avverrà ancora di più), tuttavia tale sistema rappresenta soprattutto il loro fondamentale cliente. La mia sensibilità di organizzatore sindacale delle grandi imprese di costruzione mi porta a dire che tutto

ciò è pericoloso – quali che siano le motivazioni politiche e magari perfino alcune legittimazioni etiche – ma deriva dall'incapacità del sistema pubblico di gestire i contratti. Si determinano così reazioni tali da far fuggire i capitali privati dall'investimento in infrastrutture; capitali privati dei quali, viceversa, il nostro sistema Paese, come gli altri, ha bisogno, perché su tale finanziamento privato alle infrastrutture puntano tutti, non solo l'Italia. Far fuggire questi capitali, spaventandoli, penalizzandoli, secondo me è politicamente sbagliato perché va contro gli obiettivi che si perseguono.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Signora Presidente, vorrei capire meglio una questione. Reputo decisivo il coinvolgimento del capitale privato negli investimenti infrastrutturali per tanti motivi, in primo luogo perché quello pubblico, purtroppo, scarseggia – so che non è un buon argomento, ma comunque è solido – ma anche per avere la certezza che l'opera venga portata a compimento bene e rapidamente. Per queste ragioni, non so se sia meglio moltiplicare i modi con cui è possibile catturare l'interesse e il capitale o piuttosto semplificarli. La mia impressione è che sia meglio semplificarli, altrimenti si finisce per non capire neanche quale è lo specifico che si desidera.

Non mi è ben chiaro il funzionamento della proposta delle concessioni senza rischio di domanda, quindi vi sarei molto grato se poteste darmi un chiarimento basandovi su casi concreti e non astratti di tipo giuridico.

La seconda questione che intendevo porre si riferisce al problema delle gare. Partirei dal seguente ragionamento: se un concessionario autostradale ha vinto attraverso una gara una concessione di progettazione, realizzazione e gestione, come progettista e realizzatore dovrebbe avere le stesse libertà d'azione di un *general contractor*. Infatti, non capisco per quali ragioni a quest'ultimo diamo certe libertà ed invece la neghiamo ad un soggetto che sostanzialmente è un *general contractor* nel momento in cui ha partecipato alla gara (anche se alla fine si ristora); mi sembra che, grosso modo, dovremmo procedere in questa direzione. Tuttavia, se la gara non si è svolta, si potrebbe avere un affidamento di lavori pubblici senza che nessuno si sia sottoposto ad una valutazione di evidenza pubblica: ad esempio, il costruttore che realizza opere per la società Autostrade per l'Italia S.p.A., la quale gli affida tali lavori in via diretta, realizzerebbe un'opera pubblica senza mai avere preso parte ad una gara pubblica. Ritengo sia giusto che, qualora non si proceda attraverso una gara all'origine, sia necessario farla in seguito.

In merito al famoso ex articolo 12 del decreto fiscale, può darsi che si verifichi quanto affermato dal collega Martinat. È possibile che tali disposizioni non siano state elaborate nella maniera corretta, non sempre le leggi lo sono, ma lo spirito che le informa è volto al fare e parte dalla constatazione di ciò che non si è fatto.

La questione fondamentale è che le convenzioni attualmente esistenti non hanno consentito la trasformazione delle tariffe in investimenti nei

tempi stabiliti. Ciò ha determinato picchi straordinari di approvvigionamento finanziario e quindi di rendimento.

Il punto allora è ricondurre alla media del mercato i risultati in termini di utili o di flussi di cassa; dobbiamo però fare molta attenzione perché, trattandosi di monopoli, occorre fare riferimento al rendimento del capitale investito che è necessario stabilire. Si potrebbe prevedere, ad esempio, un rendimento anche molto elevato, nella misura del 9 o 10 per cento, ma, una volta fissato, non si può arrivare al 14, 15 o 16 per cento. Ove ciò si verificasse, significherebbe che è successo qualcosa: ad esempio, potrebbero essere passate più macchine di quelle che si erano calcolate, oppure potrebbero non essere stati fatti gli investimenti e, al contrario, essere stati trattenuti i soldi. Negli anni successivi, perciò, si dovrebbe partire da livelli di rendimento più bassi, in modo da evitare il mantenimento di quel sovraprofitto.

Non c'è in questo alcuna intenzione punitiva; magari non saremmo riusciti a formulare adeguatamente la previsione relativa, ma l'intenzione è di fare, non di non fare. Anzi, dovendo intervenire su tale problema, ove mi si suggerisca un metodo diverso, sono pronto a seguirlo. In ogni caso, il motivo per il quale non si è realizzata la trasformazione delle tariffe in investimenti o per il quale si sono registrati sovraprofitto è rintracciabile nella struttura delle convenzioni. Infatti, se il problema fosse stato soltanto la mancata vigilanza da parte dell'ANAS durante il Governo di centro-destra, la questione finirebbe lì, avendo il popolo giustamente punito gli esponenti di quella maggioranza; non si tratta, però, solo di questo. Certamente il Governo precedente ha contribuito a tale operazione: infatti, mettendo la volpe a guardia delle galline, mi si consenta l'espressione, è chiaro che poi si corre tale rischio.

Tuttavia, volendo evitare di attribuire tutta la colpa alla coppia Lunardi-Pozzi ci limitiamo a dire che, accertato un malfunzionamento nella struttura delle convenzioni, abbiamo ritenuto di dover intervenire in tale ambito. Se si fosse previsto, però, di procedere alla negoziazione punto per punto delle convenzioni, quanto tempo avrebbe richiesto questa operazione? È opportuno allora l'intervento dello Stato con cui si stabilisce che, in sede di rinegoziazione, le convenzioni dovranno convergere verso una convenzione unica che rappresenta l'interesse pubblico. Ciò è quanto contenuto nel decreto-legge collegato.

GRILLO (*FI*). Non è così.

MARTINAT (*AN*). Queste favole può raccontarle ai bambini, senatore Brutti.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Vi assicuro che è così. L'ex articolo 12 del decreto-legge collegato al disegno di legge finanziaria stabilisce cosa fare con le concessioni e con le relative convenzioni, prevedendo che, alla scadenza della revisione, esse siano ricondotte a tale modello, fissando un tempo per il negoziato. Vi è poi una norma di chiusura secondo la quale,

se entro un certo numero di mesi non si giunge ad un risultato, la concessione viene revocata. La nostra proposta, contenuta in un ordine del giorno relativo al decreto-legge collegato (che può soddisfare o meno), prevede esattamente questo e cioè che, giunti a quel punto, sia necessario ricorrere allo strumento dell'arbitrato, sia necessario cioè individuare un soggetto terzo che stabilisca, con un lodo arbitrale, dove sta la ragione e dove il torto. Naturalmente il soggetto terzo va individuato e potrà trattarsi, ad esempio, di un'Autorità. Tuttavia, nonostante ciò, è necessario stabilire una chiusura ed è il problema principale: occorre fissare un percorso lungo il quale si realizzi la chiusura del sistema. Poiché lo scopo della norma è quello che ho descritto, vorrei capire bene a cosa si riferiscono le contestazioni e dove il sistema indicato non funziona per apportarvi eventualmente, in momenti successivi, le necessarie correzioni.

GRILLO (*FI*). Signora Presidente, essendo arrivato in ritardo, e me ne scuso con i nostri ospiti, ritengo di non avere diritto ad inserirmi nel dibattito se non per avere ascoltato gli scambi dialettici fra il senatore Martinat, il dottor Ferroni ed il senatore Brutti.

Dalla passata legislatura ad oggi abbiamo riscontrato che le più importanti società concessionarie nello svolgere taluni compiti hanno fatto uso di prepotenza e arroganza, e non ho alcuna difficoltà a riconoscere che sia stato così. Sul piano istituzionale – e la Presidente lo sa bene – abbiamo affrontato questo discorso fin dal 2002 quando, con la legge n. 166, tentammo di moderare lo strapotere delle società concessionarie.

Venendo ad oggi, credo però che il tentativo del Governo, codificato nell'ex articolo 12 del decreto-legge collegato al disegno di legge finanziaria, metta in difficoltà l'intero sistema, anzi lo sfasci. Il Governo tenta di risolvere condizioni di squilibrio che si sono verificate, perché è evidente che alcune società hanno guadagnato miliardi (pensiamo a Benetton, per fare un esempio) senza realizzare nessuna opera, sostenendo poi di non averlo fatto per colpa della mancata adozione di microdecisioni sul territorio, per colpa dei Comuni o delle Regioni.

Dopo la provocazione del Governo ed i dibattiti svolti, sono andato anch'io a leggere la documentazione e mi sono convinto che in realtà, se il Governo avesse avuto davvero la vocazione ad intervenire, la strada sarebbe stata semplice, contenendo già le convenzioni una via d'uscita. Infatti, le società autostradali, incassando cospicui e lucrosi utili, hanno disatteso i piani finanziari: era necessario quindi costringerle a venire al tavolo per rispettare i piani finanziari, oppure costringerle a rimodulare o riscrivere il piano finanziario. Non era dunque necessaria la legge, né il decreto, né era necessario diffondere a livello internazionale l'immagine di un Governo prepotente e arrogante che pensa di risolvere i contratti esistenti, sottoscritti con il tacito accordo tra le due parti, attraverso l'approvazione di un decreto su cui verrà posta la fiducia. Non se ne può più: ormai anche il nostro Paese, indipendentemente da cosa ne pensi il ministro Di Pietro, è inserito nel mercato globale nel quale ogni segnale viene avvertito a *Wall Street*, alla *City* di Londra, ai mercati di Tokyo.

Non dico che tale norma assomigli al decreto Amato sulla liquidazione dell'EFIM, quando il Governo non riconobbe più le fidejussioni prestate a garanzia dei debiti contratti dall'ente di Stato. Tuttavia, l'idea che in un Paese democratico, che dice di essere in Europa e che quindi dovrebbe anche rispettare le direttive comunitarie, ci sia un Governo che, forte della sua posizione, ritenga di poter imporre la sua linea con un decreto, delinendo una certa convenzione e prospettandone la revoca in caso di sua mancata approvazione entro tre mesi, non favorisce certamente un libero mercato. Immaginare che, di fronte alla prepotenza delle società concessionarie, non ci sia cosa migliore che mostrare maggiore prepotenza, significa giocare allo sfascio. Il Governo potrebbe dire di avere numeri: alla Camera il disegno di legge finanziaria è stato approvato con la fiducia, qui sarà approvato con la fiducia.

Personalmente resto dell'avviso che, se Di Pietro avesse mantenuto l'impegno assunto all'assemblea dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori (AISCAT), ci saremmo potuti riunire intorno ad un tavolo. Dopo di che sono l'ultimo che intende fare l'avvocato difensore delle società concessionarie, se solo si pensa che nella Regione dove risiedo, come ho già detto, da ben 12 anni devono essere realizzati il traforo e il nodo di Genova. Se le opere non vengono realizzate, infatti, le società guadagnano anche di più. Quindi abbiamo capito, dopo anni di studio, che alla fine la filosofia dei concessionari era questa. Ma tu, Stato, ti metti in questa posizione? In questa posizione lucreranno quantità infinite di soldi con i contenziosi, con i migliori avvocati che metteranno in campo. La norma è priva di copertura – questa è la mia tesi – e quindi suscettibile di essere bocciata in un Parlamento serio.

PRESIDENTE. Secondo la vostra teoria, dovrei battermi fortemente contro queste norme: visto che il mio obiettivo è non fare le opere, questo sistema è perfetto. Invece io, pur ammettendo che forse ci possono essere delle correzioni che si potrebbero rendere necessarie, ritengo che le norme siano sostanzialmente indispensabili per dare un sistema di regolazione che poi andrà applicato caso per caso, sulla base degli atti in essere, sia ben chiaro. La convenzione unica non è unica per tutti; è unica nel senso che è un modulo su cui poi si vanno a fare le negoziazioni di ogni concessionaria.

LUPO. Sono assolutamente d'accordo sul fatto che il concessionario che ha ottenuto l'affidamento in gara della sua concessione debba avere la massima libertà di comportarsi, in termini di realizzazione e di esecuzione delle opere, come un *general contractor*; spesso è un *general contractor*. Anzi, la normativa italiana rispetto a quella europea, prevede qualcosa di più, perché gli impone di dare all'esterno una quota dei lavori in funzione della ripartizione delle opportunità su altro sistema; in Italia c'è già qualcosa in più rispetto alla normativa europea ma, salvo questo qualcosa in più che è già nel sistema, per carità, non introduciamo limitazioni ulteriori perché veramente sarebbe un ulteriore deterrente.

Per quanto riguarda la cosiddetta concessione senza rischio di domanda, esiste un caso di specie molto concreto; fra l'altro credo che ormai si sia già arrivati alla scelta del promotore. Mi riferisco al bando del Comune di Roma per la realizzazione in concessione (così dice il bando, anche se tecnicamente questo modello di partenariato non è una concessione in senso proprio, perché nella terminologia europea la concessione di costruzione e gestione ha il rischio di domanda, che è coesistente al modello concessorio; in questo caso, per comodità, il bando parla di concessione, ma non ci preoccupiamo del rigore tecnico della dizione) di un'opera. Qual è l'oggetto dell'affidamento? È la realizzazione e la gestione della linea D della metropolitana di Roma, con finanziamento che al 60 per cento è a carico del Comune e al 40 per cento a carico del concessionario. Ciò non sarebbe sufficiente, in base alle norme EUROSTAT, a fare di questo un investimento *off balance*, fuori bilancio, perché le norme EUROSTAT prevedono che il finanziamento privato sia maggioritario. Questo è il concetto: finanziamento parziale del privato, realizzazione dell'opera, svolgimento del servizio al quale l'opera è finalizzata; cosa che avviene anche nel caso della linea D perché è il concessionario che farà camminare i treni a guida automatica sulle linee. Il concessionario, tuttavia, non incassa i proventi, o meglio li incassa ma li trasferisce a Roma Metropolitane, e quest'ultima lo ripaga del suo investimento per il servizio che renderà anno dopo anno, fino al termine della concessione, con un canone annuale.

Allora, in base alle norme EUROSTAT, se il finanziamento privato fosse superiore al 50 per cento dell'investimento complessivo, la parte finanziata dal privato non andrebbe sul bilancio pubblico proprio perché la configurazione è la seguente: io ti pago se e in quanto tu mi dai il servizio; non ti pago perché tu hai fatto un investimento ma ti pago se e in quanto tu mi dai il servizio. Quindi cosa va sul bilancio pubblico? La parte finanziata direttamente dal committente pubblico e il canone annuale di *leasing*. Questa è una figura molto seguita a livello comunitario.

DE MARINIS. Vediamola nell'ottica del *project financing* invece che della concessione classica. La domanda che spesso viene posta è la seguente: quanto ci mette il privato nella concessione? Questa, però, non è una concessione, è un *project financing* che, a certe condizioni, permette alle amministrazioni di uscire dall'indebitamento per l'intero costo dell'opera. Perché si esce fuori? Per un motivo molto semplice: l'opera viene sì ripagata al 100 per cento dal concedente, quindi non c'è il terzo elemento della concessione classica, non c'è l'utente che ripaga il concessionario, ma è lo stesso concedente che ripaga per intero il concessionario; lo ripaga attraverso l'acquisto del servizio che l'opera pubblica è in grado di generare, mediante corresponsione di un canone che, ovviamente, per una quota ripaga il servizio e per una quota l'investimento, e che viene erogato a fronte del servizio quando l'opera viene realizzata.

LUPO. E se e quando il servizio viene prestato.

DE MARINIS. Esattamente.

Il fattore importante – è un fattore secondario, ma ugualmente importante – è che a questo punto il concessionario garantisce anche la fruibilità del servizio, quindi il concedente compra il servizio se e quando questo viene messo a disposizione. Siccome il presupposto è che il servizio venga messo a disposizione, questo è un fattore importantissimo anche nell'ottica dell'interesse pubblico perché così il *general contractor* – chiamiamolo con il suo nome – non realizza solo l'opera e poi dice: te la gestisci tu poi, se funziona o meno, l'interconnessione con le altre linee, o altro, sono tutti problemi di sistema che a me non riguardano perché, quando ti ho dato l'opera, ho finito il mio lavoro, in questo caso no, il *general contractor* si carica del rischio di costruzione, ma anche del rischio cosiddetto di domanda, cioè viene pagato per l'opera che ha realizzato se e quando la fa funzionare.

Già nella finanziaria del 1998 c'era la previsione del ricorso ai contratti di risultato, che all'epoca nessuno capì bene. Questo è un tipico contratto di risultato, non perché il risultato sia l'opera, ma perché il risultato è il servizio di cui la collettività beneficia in relazione alla realizzazione dell'opera. Allora per quale motivo vanno trattati diversamente ai fini del bilancio? Perché tutto questo ragionamento nasce da una indicazione EUROSTAT e vengono trattati come la spesa corrente, cioè si imputa sul bilancio dello Stato, ovvero della pubblica amministrazione che procede, l'acquisto del servizio, perché non c'è una obbligazione a monte di pagare comunque l'opera.

BRUTTI Paolo (Ulivo). Somiglia molto alle gare che si fanno nel trasporto pubblico locale, cioè laddove io non ho più il rischio, i fruitori del servizio, i biglietti che mi ripagano, ma il chilometro che produco: se la metropolitana va avanti e indietro per tanti chilometri, io Comune ti pago i chilometri che hai fatto perché quello è il servizio. Poi, se su quelle macchine ci sono o meno i passeggeri, è un rischio che mi assumo io in quanto Comune; tu il servizio me lo hai fornito, i treni viaggiano secondo quanto stabilito, ci sono tanti treni per ora e sono tutti regolari. Quindi, il servizio me lo hai fornito; successivamente, il rischio di domanda me lo assumo io come Comune.

DE MARINIS. Tale procedura è interessante, funziona e non si tratta di un acquisto di cosa futura. Il punto fondamentale è che il realizzatore non termina la sua prestazione nel momento in cui porta a compimento l'opera, deresponsabilizzandosi quindi sulla fase dell'utilizzo. Tale questione si lega anche al tema delle incompiute, parte di un tema più generale: la realizzazione di un'opera pubblica, che fornisce quindi un servizio al pubblico, funziona in virtù del fatto che chi la pone in essere ha non solo l'obbligo di costruirla, ma anche l'obbligazione di risultato. Anche l'appaltatore ha obbligazione di risultato, cioè deve costruire una casa e

metterla a disposizione del committente, ma poi se funziona o meno, in relazione ad un eventuale utilizzo pubblico, non gli interessa.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). *Performance bond*, insomma.

DE MARINIS. Non solo, se realizzo un'opera per gestirla operativamente, la costruirò anche in considerazione del fatto che funzioni effettivamente. Si ottiene, cioè, in tal modo anche una garanzia sulle modalità costruttive e, quindi, sulla qualità del prodotto.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'ANCE e dell'AGI che sono intervenuti.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16.

