



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 5

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

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

**INDAGINE CONOSCITIVA SULLE CONCESSIONI  
AUTOSTRADALI**

207<sup>a</sup> seduta: mercoledì 30 giugno 2021

Presidenza del presidente COLTORTI

**I N D I C E****Audizione del Ministro delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 21
BERGESIO ( <i>L-SP-PSd'Az</i> ) . . . . .	15
CAMPARI ( <i>L-SP-PSd'Az</i> ) . . . . .	12
D'ARIENZO ( <i>PD</i> ) . . . . .	13
FEDE ( <i>M5S</i> ) . . . . .	14
GIOVANNINI, ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili . . . . .	3, 18, 20
MALAN ( <i>FIBP-UDC</i> ) . . . . .	17, 20
PERGREFFI ( <i>L-SP-PSd'Az</i> ) . . . . .	11
RUFA ( <i>L-SP-PSd'Az</i> ) . . . . .	16

*Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, in videoconferenza, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

*I lavori hanno inizio alle ore 11.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali, sospesa nella seduta del 7 luglio 2020.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4 del Regolamento, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo, anche sul canale satellitare e sulla *web-TV*, per le procedure informative all'ordine del giorno e che la Presidenza ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso.

Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Avverto che la pubblicità della seduta odierna è assicurata anche attraverso il Resoconto stenografico.

È oggi prevista l'audizione, in videoconferenza, del ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali.

Ringrazio il ministro per la disponibilità e gli cedo la parola. Successivamente i colleghi potranno formulare eventuali domande.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Illustre Presidente, illustri senatori, componenti della Commissione, vi ringrazio per aver promosso questa audizione in un momento cruciale per il futuro del sistema delle concessioni autostradali, nel quale si manifesta un'evidente sofferenza del sistema viario nazionale, come purtroppo sperimentano tanti cittadini in diverse aree del Paese. Tale sofferenza è dovuta in gran parte alla vetustà del sistema autostradale, il quale necessita di interventi di manutenzione, sia ordinari che straordinari, in grado di aumentare la sicurezza delle infrastrutture, ma anche all'obbligo da parte di alcuni concessionari di recuperare ritardi nell'effettuazione degli interventi di manutenzione previsti nelle concessioni stipulate anni fa.

Per le ragioni che ora illustrerò in dettaglio, il 2021 rappresenta un anno cruciale per il funzionamento presente e futuro del sistema autostradale. Da ciò deriva un impegno straordinario del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da un lato per dare un nuovo assetto al sistema delle concessioni autostradali, dall'altro per aumentare il grado

di sicurezza delle infrastrutture e delle modalità di gestione del traffico sulla rete autostradale, riducendo al minimo i disagi per gli utenti.

Nella memoria che invierò alla Commissione al termine di questa audizione, vi sono una serie di dati su cui, nella presentazione orale, andrò molto rapidamente. In particolare vi sono i dati di riferimento del settore: attualmente la rete autostradale in concessione si estende per 6.950 chilometri, di cui 5.880 sono assentiti in concessione a 22 società, sulla base di atti convenzionali sottoscritti con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. In attuazione dell'articolo 2, comma 289, della legge finanziaria 2008, alcune tratte autostradali sono regolate da convenzioni regionali, per le quali la funzione di concedente è esercitata da società partecipate pariteticamente dalle Regioni e da ANAS SpA.

In raffronto con altri Paesi occidentali, il sistema delle concessioni autostradali si caratterizza per una elevata frammentarietà e divario dimensionale dei concessionari, che variano dai 22 chilometri per la tangenziale di Napoli agli oltre 2.857 chilometri per la società Autostrade per l'Italia SpA (ASPI). Richiamo a tale proposito lo studio realizzato dall'Autorità di regolazione dei trasporti sugli ambiti ottimali delle tratte, dal quale è emerso come le dimensioni efficienti sono ricomprese nell'intervallo tra 150 e 300 chilometri, parametro considerato come riferimento nelle procedure di gara in corso per le concessioni in scadenza.

Vi sono poi alcuni dati nella relazione, riferiti al 2019: in termini di traffico, in aumento rispetto all'anno precedente, mentre le tariffe degli utenti erano stabili nel 2019 rispetto al 2018. Un altro dato importante è che nel 2019 la spesa per investimenti si era attestata a 1,2 miliardi di euro, con un incremento del 22,8 per cento rispetto al 2018. Anche nel 2020 dovrebbe essersi registrato un aumento della spesa per investimenti, nonostante le difficoltà legate all'emergenza sanitaria, a seguito del perfezionamento delle procedure approvative di numerosi progetti.

Veniamo ora al sistema delle concessioni stradali. I rapporti concessori vigenti traggono origine negli affidamenti attuati in forma diretta dallo Stato già negli anni Sessanta, e successivamente rinnovati per recepire le modifiche normative intervenute e nuovi impegni di investimento resi necessari in ragione di specifiche esigenze del territorio, ovvero dell'evoluzione della domanda di traffico. Nella nota sono ricordate le diverse norme, approvate nel corso degli anni, ma indubbiamente ci sono dei passaggi particolarmente rilevanti.

Ricordo il fatto che, durante il primo decennio degli anni Duemila, gli atti convenzionali che erano stati definiti sulla base delle precedenti normative sono stati ulteriormente integrati per recepire le disposizioni introdotte dall'articolo 21 della legge n. 47 del 2004, che ha anche approvato il IV atto aggiuntivo della convenzione di Autostrade per l'Italia SpA, nel frattempo subentrata ad Autostrade SpA. Con la legge n. 296 del 2006 il settore autostradale è stato nuovamente riformato, prevedendo anche un nuovo regime sanzionatorio tariffario.

Come dicevo, nella relazione vi sono dati più disaggregati, ma bisogna notare che la sovrapposizione delle norme e il loro non adeguato

coordinamento hanno di fatto determinato un contesto di riferimento eterogeneo, con condizioni divergenti e differenti elementi di complessità applicativa. La permanenza di un quadro convenzionale eterogeneo ha peraltro favorito profili interpretativi sull'osservanza degli obblighi convenzionali, con un incremento esponenziale delle iniziative assunte in sede giudiziale dai concessionari contro i provvedimenti adottati dal concedente.

Tali profili di criticità, rilevabili in modo particolare per gli ambiti di natura tariffaria, sono stati evidenziati già in occasione di precedenti audizioni e, da ultimo, anche nell'indagine svolta recentemente dalla Corte dei conti, la quale ha posto in evidenza la sussistenza, nelle «convenzioni uniche» del 2007, approvate per legge, di pattuizioni contrattuali di particolare favore per le società concessionarie e del tutto distoniche rispetto al quadro ordinamentale di riferimento.

In questo contesto si sono inserite le diverse iniziative, a contenuto amministrativo, regolatorio e normativo, assunte dal Governo nell'ultimo decennio, al fine di garantire, in coerenza con gli obiettivi programmatici, un più efficace perseguimento dell'interesse pubblico e un più equilibrato bilanciamento delle pattuizioni convenzionali nel rapporto tra concessionari ed amministrazione concedente.

Ulteriori adeguamenti dei rapporti concessori sono stati apportati mediante la modifica e l'integrazione degli «schemi di convenzione», finalizzate a modificare alcune clausole di maggior favore per i concessionari, e ristabilire l'equilibrio contrattuale nei rapporti con il Ministero concedente. In tale contesto – questo è un passaggio certamente molto importante – si inquadra la disposizione di cui all'articolo 35 del decreto-legge n. 162 del 2019, che, in estrema sintesi, ha previsto quanto segue: 1) in caso di revoca, decadenza o risoluzione di concessioni autostradali determinate da inadempimento del concessionario, a quest'ultimo deve spettare esclusivamente il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal concessionario, secondo la previsione generale del codice dei contratti pubblici, in luogo delle eventuali diverse previsioni contenute nelle convenzioni; 2) devono ritenersi nulle, ai sensi dell'articolo 1419, comma 2, del codice civile, tutte le eventuali clausole difformi contenute nella convenzione, ivi comprese quelle contemplanti ipotesi di risoluzione automatica del rapporto concessorio; 3) la cessazione del rapporto concessorio ha un effetto immediato, e non è condizionata al pagamento delle somme previste in caso di revoca, decadenza o risoluzione di concessioni autostradali determinate da inadempimento del concessionario; 4) nelle more del nuovo affidamento della concessione mediante procedura di evidenza pubblica, la gestione dell'infrastruttura interessata può essere assunta in via provvisoria da ANAS SpA per il tempo strettamente necessario all'individuazione del nuovo concessionario.

Orbene, il mero confronto tra il contenuto delle clausole recate dalle convenzioni uniche disciplinanti i rapporti concessori e quello dell'articolo 35 del decreto-legge n. 162 del 2019 evidenzia come quest'ultima dispo-

sizione risponda all'esigenza di assicurare l'omogeneità della disciplina di tutte le ipotesi di revoca, decadenza o risoluzione di concessioni autostradali, riconducendo tali vicende «patologiche» del rapporto concessorio nell'alveo della normativa generale in materia di responsabilità contrattuale.

In questo senso, la disciplina contenuta nell'articolo 35, essendo finalizzata a eliminare situazioni di ingiustificato privilegio in favore di alcuni concessionari, in grado di alterare il regime della concorrenza e di impedire il nuovo affidamento delle medesime concessioni in favore di nuovi operatori economici, stante la relevantissima entità degli indennizzi da corrispondere in ogni caso al concessionario uscente, è diretta a favorire la libertà di stabilimento e la libera circolazione dei capitali.

Questo quadro complesso, di cui ho richiamato soltanto alcuni passaggi, è indubbiamente un tema sul quale il Ministero e il Governo stanno riflettendo attivamente, con una serie di novità, anche recenti, che cito rapidamente. Gli schemi di convenzione che disciplinano le concessioni autostradali sono soggetti ad aggiornamento periodico al termine di ciascun quinquennio. I nuovi schemi di convenzione, oltre ad essere coerenti con la disciplina recata dal citato articolo 35, recepiscono il sistema tariffario predisposto dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART). Il regime tariffario introdotto dall'Autorità assicura un livello tariffario orientato al costo ed esclude la possibilità, esistente nel preesistente modello contrattuale, di potenziali extra-ricavi in caso di ritardata attuazione degli investimenti. Inoltre, i nuovi schemi di convenzione recano un aggiornamento del sistema di sanzioni e penali, con un significativo incremento degli importi a titolo di sanzioni per le fattispecie di inadempimento stabilite convenzionalmente e l'ipotesi di una risoluzione automatica del rapporto nel caso di reiterate violazioni.

Tra gli aspetti oggetto di definizione nell'ambito delle procedure di aggiornamento attualmente in corso, vi è anche la quantificazione dei risvolti economici connessi all'emergenza sanitaria. All'esito dei confronti con le amministrazioni competenti, è stato richiesto all'ART, con nota del 12 aprile 2021, l'individuazione di una metodologia per la quantificazione degli effetti economici e di possibili misure compensative, che è tutt'ora in corso di definizione.

L'*iter* di approvazione degli atti di aggiornamento delle convenzioni di concessione è complesso e coinvolge più amministrazioni: in fase istruttoria la proposta è soggetta all'esame dell'ART, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del NARS. Esperita l'attività istruttoria, l'approvazione del piano economico finanziario presuppone la favorevole valutazione del CIPESS, mediante delibera da registrare alla Corte dei conti, la sottoscrizione di apposito atto convenzionale tra le parti, l'adozione di un decreto interministeriale di approvazione (MIMS e MEF), e la registrazione di tale decreto da parte della Corte dei conti.

Attualmente è in corso l'aggiornamento degli atti convenzionali per quindici società concessionarie, che mira a ristabilire certezza nei rapporti

e ad attivare da subito rilevanti investimenti sulla rete autostradale, per un importo stimato in circa 1,5 miliardi di euro annui.

I programmi d'investimento contemplati dai concessionari sono rivolti in primo luogo alla riqualificazione delle infrastrutture secondo gli *standard* tecnici vigenti. Le attività di verifica straordinaria programmate da questo Ministero e le attività ispettive seguite dai gestori sulla base delle procedure definite, hanno infatti evidenziato un elevato stato di obsolescenza delle infrastrutture, connesso sia all'elevato tempo intercorso dalla realizzazione delle stesse, ascrivibile nella maggioranza dei casi agli anni Sessanta o Settanta, che al progressivo incremento della domanda e del consequenziale stato di usura. A questo proposito, si sta predisponendo un'apposita Commissione speciale, presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, per la valutazione dello stato di conservazione delle opere strutturali (cosiddette opere d'arte), in relazione alla data di progettazione ed esecuzione, insistenti principalmente sulle infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie, quelle di particolare rilievo: ponti, viadotti, eccetera.

Gli interventi di riqualificazione programmati si rendono necessari anche in funzione del periodico aggiornamento della normativa tecnica con la quale sono stati introdotti vincoli strutturali e prestazionali più elevati. A seguito delle iniziative assunte, i gestori stanno procedendo a una approfondita ricognizione di funzionalità delle opere, che si avvale anche di nuovi strumenti di indagine, operazione che consentirà di verificare l'eventuale distanza rispetto alla normativa tecnica vigente e rappresenterà il riferimento per gli interventi da porre in essere.

Tale modalità di programmazione costituisce un significativo sviluppo nella gestione delle infrastrutture e risulta coerente con le politiche di sostenibilità definite da questo Ministero. In particolare, gli interventi inseriti nei piani finanziari devono rispondere a precise logiche di sicurezza e qualità del servizio, anche in un'ottica di valorizzazione delle innovative modalità realizzative secondo gli *standard* di sostenibilità adottati dal G20 e da altri organismi internazionali. Parallelamente, si sta procedendo a rivedere progetti sovradimensionati che comportano un impiego di suolo non giustificato in relazione all'utilità delle infrastrutture ipotizzate.

Le linee di intervento su cui l'amministrazione intende operare nella revisione del settore delle concessioni autostradali sono quelle tracciate nella deliberazione n. 18 del 2019 della Sezione centrale di controllo della Corte dei conti. In particolare, esse riguardano: l'interconnessione tra tariffe e costi d'investimento dei concessionari; l'accelerazione delle procedure per l'affidamento delle nuove concessioni, da svolgersi prima della scadenza delle vecchie convenzioni; la non modificabilità del periodo di concessione, da fissare in misura tale da consentire il recupero del capitale investito e a perseguire un congruo profitto; una più consistente e continua verifica sugli investimenti rapportati alle tariffe e un rafforzamento degli strumenti di controllo a disposizione del Ministero.

Nell'ambito della gestione dei rapporti concessori si segnala anche che è in corso l'aggiornamento dei contratti di subconcessione relativi alle aree di servizio che sono giunti a scadenza. In occasione della predisposizione dei bandi di gara relativi a questi interventi, il Ministero sta richiedendo l'implementazione delle infrastrutture mediante l'installazione degli impianti di rifornimento di carburanti alternativi. Tali indicazioni sono prevalentemente rivolte a consentire, in tempi ristretti, la capillare diffusione delle colonne di ricarica elettrica. Attraverso accordi di programma già definiti dai principali gestori autostradali sarà così possibile in tempi certi disporre di punti di ricarica elettrica nelle principali aree di servizio autostradali.

In particolare, sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia SpA, è stato predisposto un piano che prevede l'installazione di cento stazioni di ricarica da 300 kw di potenza. Questo determina tempi di ricarica compatibili con un viaggio autostradale. Analoghe iniziative sono state intraprese anche dagli altri gestori.

Gli ultimi due elementi riguardano l'attenzione alla sicurezza e il caso di Autostrade per l'Italia SpA. Con specifico riguardo alle iniziative di natura ispettiva, a decorrere dal 2018 la Direzione generale competente del Ministero, attraverso gli Uffici ispettivi territoriali (UIT), ha eseguito verifiche di natura straordinaria su alcuni viadotti autostradali, prevalentemente localizzati sulla rete gestita da ASPI, per accertare l'effettivo grado di conoscenza dell'infrastruttura da parte del concessionario e l'adeguatezza delle misure conservative dallo stesso posto in essere. In esito alle verifiche eseguite i concessionari, ove del caso, hanno avviato i necessari interventi di consolidamento.

Al contempo il Ministero ha emanato, a partire dal 2019, una serie di disposizioni per l'intero settore autostradale, dirette ad accrescere e condividere i livelli di conoscenza del patrimonio infrastrutturale e a innalzare i livelli di sicurezza delle opere in concessione. Tale processo di adeguamento è stato realizzato attraverso la messa a punto di nuovi modelli per la sorveglianza e mediante l'emanazione di linee guida per la definizione delle priorità e per la progettazione degli interventi. I provvedimenti della competente Direzione generale sono stati poi integrati da norme tecniche emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e da circolari ministeriali in materia di vigilanza e verifica delle infrastrutture insistenti sul patrimonio stradale e autostradale.

Nella memoria troverete una serie di riferimenti, ma è importante ricordare che l'adeguatezza delle procedure di verifica delle infrastrutture e la rispondenza alle migliori pratiche è attualmente affidata all'ANSFISA, cioè all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. In particolare, sulla base delle funzioni attribuite per legge, l'ANSFISA svolge l'attività ispettiva nei confronti dei gestori finalizzata alla verifica della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, nonché le ispezioni e verifiche a campione sulle infrastrutture. Nel corso dei sopralluoghi l'Agenzia ha il potere di obbligare i ge-



stori a porre in essere le necessarie misure di controllo del rischio, in quanto responsabili dell'utilizzo sicuro delle infrastrutture.

L'approccio operativo adottato da ANSFISA assicura una netta separazione dei soggetti deputati all'attività di verifica e controllo rispetto al gestore. Tale schema operativo conferisce autonomia di valutazione degli operatori preposti alle verifiche e previene ogni sovrapposizione tra i soggetti competenti per le singole funzioni.

Con nota del 29 novembre 2019, la Direzione generale competente ha emanato delle «Linee guida» per la predisposizione dei programmi di manutenzione ordinaria, che rappresentano ad oggi il riferimento operativo per l'individuazione degli interventi manutentivi autostradali. Tale documento risulta coerente con la normativa tecnica vigente e con le migliori pratiche di settore, nazionali ed estere. Per l'anno 2020 il programma è stato attuato sperimentalmente, mentre a partire dall'anno in corso esso verrà costantemente aggiornato per renderlo rispondente agli *standard* tecnici fissati in sede convenzionale. L'osservanza delle previsioni tecniche riportate nelle linee guida ha comportato un incremento delle attività di manutenzione, riflesso nel citato aumento dei costi registrati nell'anno 2020 per tale voce.

Sulla base degli studi condotti con la partecipazione di istituti universitari, il 17 aprile 2020 il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato le «Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti». Sono state emanate ulteriori indicazioni e il Ministero collabora costantemente con enti di ricerca e con università per avere regole sempre più aggiornate in linea con gli *standard*.

L'ANSFISA è dotata di autonomia organizzativa e finanziaria, per l'espletamento di funzioni aggiuntive di vigilanza e controllo rispetto a quelle tipiche del concedente. L'Agenzia è divenuta pienamente operativa a seguito dell'emanazione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 novembre 2020, con il quale è stato nominato il Comitato direttivo. Con successivi atti sono state acquisite, attraverso procedure di comando, le risorse umane, attualmente sessantuno unità, da impiegare non solo per le verifiche sulla organizzazione dei processi adottati dai gestori, bensì anche per le verifiche mediante ispezioni dirette sulla rete. Ulteriori assunzioni sono in corso di attivazione, dopo che l'emergenza sanitaria ha bloccato l'assunzione di personale già previsto per l'anno scorso.

Per rafforzare ulteriormente le funzioni di ANSFISA, il decreto-legge n. 77 del 2021, all'articolo 65, assegna all'Agenzia lo svolgimento della «attività ispettiva finalizzata alla verifica dell'attività di manutenzione svolta dai gestori, dei relativi risultati e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, nonché l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, obbligando i gestori, in quanto responsabili dell'utilizzo sicuro delle stesse, a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, nonché all'esecuzione dei necessari interventi di messa in sicurezza».

La medesima norma stabilisce inoltre che ANSFISA entro il 31 dicembre di ciascun anno sia tenuta a predisporre un «programma delle attività di vigilanza diretta dell’Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, da espletarsi nel corso dell’anno successivo». La citata norma conferisce pertanto ad ANSFISA un ruolo operativo, chiarendone i compiti, che si affianca al gestore relativamente all’espletamento delle attività finalizzate alla sicurezza delle opere.

In ordine all’attuazione dei programmi di riqualificazione delle infrastrutture ed alle risultanze delle verifiche eseguite ANSFISA è tenuta a predisporre una relazione annuale che viene trasmessa alle Camere.

Coerentemente al contesto operativo di riferimento, attualmente è in corso la definizione della convenzione tra ANSFISA ed il Ministero, secondo lo statuto dell’Agenzia. Entro le prossime settimane la convenzione verrà finalizzata e firmata.

Infine, segnalo che in riscontro alle segnalazioni formalizzate dalla competente Direzione generale di questo Ministero, ANSFISA ha già pianificato alcuni sopralluoghi sulla rete stradale nazionale. Nei casi ritenuti necessari, ANSFISA potrà ordinare al gestore l’esecuzione degli interventi di manutenzione o ripristino ritenuti necessari. In caso di inerzia da parte del gestore, ANSFISA potrà emanare provvedimenti di limitazione della circolazione finalizzati ad assicurare le condizioni di sicurezza.

Gli interventi individuati in conseguenza delle ispezioni sono successivamente inseriti negli atti convenzionali predisposti dal Ministero. I dati relativi allo stato delle infrastrutture e le risultanze delle verifiche periodiche sono caricati sulla piattaforma informatica AINOP, in via di progressiva implementazione, il che assicura la più ampia condivisione dei dati relativi allo stato delle infrastrutture da parte di tutti i soggetti preposti alle verifiche. In questo modo, come vedete, abbiamo dato una visione più sistematica e più forte al ruolo dell’Agenzia all’interno del quadro esistente.

Infine, in relazione agli aspetti soggettivi del rapporto concessorio di Autostrade per l’Italia SpA, si fa presente che nell’ambito degli accordi presso la Presidenza del Consiglio dei ministri intervenuti il 14 luglio 2020, Atlantia SpA e ASPI si sono impegnate a garantire il passaggio del controllo di ASPI stessa a un soggetto a partecipazione statale, successivamente individuato in Cassa depositi e prestiti.

In data 10 giugno 2021, il Consiglio di amministrazione di Atlantia SpA ha approvato l’offerta del consorzio costituito da CDP Equity, The Blackstone Group International Partners e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp, per l’acquisto della quota di controllo detenuta da Atlantia in Autostrade per l’Italia. Per effetto di detta delibera, sono state avviate le attività necessarie per la formalizzazione dell’acquisto, nel rispetto delle tempistiche indicate nell’offerta.

Gli accordi conseguiti il 14 luglio 2020, in esito ad una seduta del Consiglio dei ministri, includono ulteriori impegni a carico del concessionario che assicurano un maggior equilibrio del rapporto concessorio e l’esecuzione di un programma d’investimenti idoneo a superare il *deficit* in-

frastrutturale determinatosi nel tempo. In particolare, gli aspetti maggiormente qualificanti relativi alla concessione e al futuro assetto societario includono: l'adozione di misure compensative ad esclusivo carico di ASPI e senza alcun effetto a carico degli utenti, per il complessivo importo di 3,4 miliardi di euro; l'effettuazione di investimenti sull'intera rete gestita per complessivi 13,2 miliardi di euro; la riscrittura delle clausole della convenzione al fine di adeguarle all'articolo 35 del decreto-legge «milleproroghe» (decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162); il rafforzamento del sistema dei controlli a carico del concessionario; l'aumento delle sanzioni anche in caso di lievi violazioni da parte del concessionario; la rinuncia a tutti i giudizi promossi in relazione alle attività di ricostruzione del ponte Morandi, al sistema tariffario, compresi i giudizi promossi avverso le delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti e i ricorsi per contestare la legittimità dell'articolo 35 del citato decreto-legge; l'accettazione della disciplina tariffaria introdotta dall'ART con una significativa moderazione della dinamica tariffaria.

Le richiamate condizioni sono recepite nella documentazione che compone la proposta di piano finanziario e l'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione, attualmente in corso di istruttoria da parte delle amministrazioni competenti.

Le strutture del Ministero vigileranno sulle modalità e sulle tempistiche di realizzazione degli interventi e degli obblighi assunti dal concessionario, esercitando tutte le prerogative previste dalla qualità di concedente dell'infrastruttura autostradale.

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per averci coinvolto in questa fase. Rimane qualche dubbio da parte nostra per quanto riguarda la disciplina molto specifica e *ad hoc* delle concessioni autostradali, perché secondo me dovrebbe essere ben chiaro il punto che ad ogni inadempienza debba corrispondere una uguale sanzione.

Infatti, con il controllo che sarà svolto da ANSFISA, non vorrei che poi ci ritrovassimo ancora come con le linee guida del Consiglio superiore dei lavori pubblici, emanate nell'aprile 2020, che prevedono la chiusura delle tratte autostradali. Praticamente c'è l'ispezione e poi vengono chiuse delle tratte autostradali: questo sicuramente è dovuto ai ritardi burocratici e ai ritardi delle manutenzioni, ma le conseguenze poi le pagano i cittadini. Penso al caso tipico della Liguria, in cui si impiegano dalle quattro alle sei ore per fare venti chilometri: questo è quello che pagano i cittadini.

Secondo noi dovrebbe esserci un nesso ben chiaro tra l'inadempienza dovuta alla cattiva manutenzione – e quindi l'ispezione che la rileva – e la sanzione da emanare al concessionario che non sta rispettando le regole, con una netta distinzione tra le autostrade pubbliche e private. Questo per non ritrovarci poi nella situazione in cui il pubblico, cioè i cittadini, sono costretti a pagare il concessionario perché vada via. È quello che è successo con il Ponte Morandi, perché in definitiva lo pagheranno i cittadini.

Dovrebbe esserci una disciplina *ad hoc* in maniera tale da non cadere più in questo tipo di contraddizioni; soprattutto, se ci sono dei controlli da parte degli enti preposti dal Ministero, va bene che possano chiudere il tratto autostradale, perché è pericoloso, però anche prevedendo la sanzione al concessionario, perché non ha svolto quello che doveva svolgere. Altrimenti sono sempre i cittadini a pagare tutto questo.

Ringrazio comunque il Ministro per il suo intervento molto interessante e spero di poter leggere presto la sua memoria, in maniera tale da poter approfondire ancora meglio il tema.

CAMPARI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per la relazione. Ho alcune domande da porgli, partendo dalle autostrade, perché lei stesso, Ministro, ha parlato di infrastrutture viarie, stradali e autostradali, soprattutto stradali, facendo riferimento anche a ponti e viadotti. Per quanto riguarda le autostrade sono assolutamente d'accordo con quanto detto dalla mia collega Capogruppo, senatrice Pergreffi.

Andando sulle opere, vorrei capire un po' meglio quale sia la visione di sviluppo che ha il Ministero, specialmente al Nord, della rete infrastrutturale autostradale. Nella fattispecie vi sono due opere prioritarie per noi e per tutto il Nord, la prima delle quali è la Tirreno-Brennero. Non a caso, tutte le Province interessate (Parma, Cremona, Mantova e Verona) hanno addirittura firmato un documento comune per sottolineare l'importanza strategica dell'opera per tutto il comparto. È un'opera che andrebbe a dimezzare il tragitto che attualmente bisogna fare per andare da Ponte Taro, in Provincia di Parma, a Verona, per cui oggi bisogna passare per Modena per poi andare su; con questa opera il tragitto sarebbe di 65 chilometri al posto degli attuali 125-130 chilometri, con uno sgravio sicuramente in termini di inquinamento, ma con una notevole velocizzazione anche dei tempi di percorrenza. Oltretutto, si andrebbe a togliere traffico dall'arteria della A1, che oggi è veramente congestionata. In questa autostrada, infatti, ogni giorno continuano a verificarsi incidenti e situazioni di pericolosità, dovute proprio al suo congestionamento. Consideriamo anche che probabilmente non siamo neanche al massimo del flusso possibile, visto che stiamo appena uscendo dalla pandemia.

La seconda opera per noi molto importante, sempre in Emilia Romagna, è la Campogalliano-Sassuolo, che è legata all'autostrada del Brennero: è tutto pronto da anni, ma l'opera non parte. Bisognerebbe capire, proprio perché l'opera dovrebbe essere legata, se non ricordo male, alla concessione dell'Autobrennero, a che punto siamo per lo sblocco dei lavori: se effettivamente i cantieri partono, se è pianificato un inizio dei lavori e anche una fine lavori e allo stesso modo se partirà la seconda bretella, che è quella che dovrebbe collegarla con la via Emilia verso Reggio.

Passando invece alle infrastrutture viarie normali, lei ha svolto un passaggio per me molto importante sui ponti e i viadotti. È di prossima pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* un decreto ministeriale in cui si prevede un riparto importante di fondi che andrà ad aiutare le province nei lavori di manutenzione delle opere infrastrutturali. Riteniamo che sia im-

portante anche prevedere, magari in una prossima legge di bilancio, un fondo che possa andare ad aiutare anche quei comuni, magari di montagna, che si ritrovano con bilanci piuttosto limitati, ad intervenire su opere infrastrutturali molto costose. Sarà sicuramente nostra attenzione, se non troveremo analoghe misure nella prossima legge di bilancio, elaborare degli emendamenti in questa direzione, ma auspico che ci sia da questo punto di vista un appoggio da parte del Ministero.

Allo stesso modo ritengo che sia necessario porre molta attenzione alle strade che sono passate ad ANAS e che prima erano provinciali, perché alcuni lavori che erano stati già pianificati sulle strade provinciali, con il passaggio di consegne ad ANAS si sono bloccati nuovamente. Oltre a ciò, occorre anche valutare la possibilità di far passare ad ANAS altre strade, che ancora non sono di ANAS ma sono contigue, o piccoli tratti di altre infrastrutture più grandi, che sono nella maggior parte già passate ad ANAS. C'è questa commistione e questo dualismo, che molto spesso complica l'intervento su queste infrastrutture.

Molto positivo anche il passaggio sulle ricariche elettriche in autostrada: un mio emendamento di due anni fa addirittura già lo chiedeva, quindi non posso che essere d'accordo. Ci tengo a porre anche l'attenzione sul fatto che non esiste solamente l'elettrico, perché se vogliamo davvero andare a sgravare, dal punto di vista dell'inquinamento, il traffico dai veicoli più inquinanti, non possiamo solamente basarci sull'elettrico. È ora che ne parliamo seriamente e riusciamo anche ad avere il coraggio di incentivare altri tipi di motori, che sono poi quelli endotermici.

D'ARIENZO (PD). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per ciò che ha detto e che avremo modo di approfondire anche grazie alla relazione che depositerà.

Chiedo alcuni approfondimenti sulle concessioni autostradali e che quindi riguardano anche l'indagine che stiamo facendo. In primo luogo vorrei un aggiornamento sullo stato attuale della concessione della cosiddetta autostrada del Brennero (A22 Modena-Brennero) che, come sapete, è scaduta ormai da sette anni (aprile 2014) e nonostante tutti gli sforzi fatti (non so quante volte abbiamo modificato le norme per consentire alla parte pubblica di acquisire le quote di capitale privato), ancora oggi non siamo in queste condizioni. Ovviamente è necessaria una soluzione a breve, anche in ragione degli investimenti che l'A22 garantiva e deve garantire anche per il futuro, non soltanto per i territori interessati, ma per tutta l'Italia, visto che una parte di quei fondi era destinata alla realizzazione del tunnel ferroviario dal Brennero verso l'Austria. Chiedo quindi se c'è la possibilità di fare un approfondimento, meglio se in questa sede o altrimenti con un appunto a parte.

La seconda questione ha a che vedere, in prospettiva, con le concessioni autostradali. Il Ministro sarà a conoscenza di una richiesta, che è stata depositata alla Camera sul decreto-legge semplificazioni, che riguarda le Concessioni Autostradali Venete (CAV), che attualmente gestiscono il passante di Mestre. L'emendamento propone per questa società

concessionaria piccola, ma che ha nel proprio pacchetto un bel numero di risorse, sia attuali che in prospettiva, la possibilità di gestire altre concessioni autostradali nella stessa regione o in quelle limitrofe. Per quanto mi riguarda non vedo contrarietà, visto che per l'A22 è stata fatta un'operazione del genere nel 2016 dal ministro Delrio, con la possibilità di dare una concessione *in house*.

Faccio un esempio concreto per spiegarmi meglio: in Veneto vi sono diverse autostrade, che collegano anche le regioni limitrofe, come la Verona-Brennero, la Brescia-Padova o la Padova-Bologna. Pertanto, in prospettiva, il Veneto (così come il Friuli, che è interessato per la società Autovie Venete SpA) può gestire queste concessioni, partecipare a nuove concessioni e realizzare nuove autostrade. Ciò non mi stupisce; non tutte le regioni possono farlo, però si modifica il quadro da sempre conosciuto. Gran parte delle autostrade ha una gestione pubblico-privato; in futuro, se va avanti un'operazione del genere, così com'è dovuta andare avanti per l'A22 e potrebbe andare avanti se viene approvato quell'emendamento con la società Concessioni Autostradali Venete, noi avremo la possibilità – chissà tra quanti anni – di avere società esclusivamente pubbliche alle quali lo Stato può concedere *in house* il rinnovo della concessione.

Ciò detto, se questo è il tema di prospettiva, è il caso di affrontarlo: lo dico nell'ambito della nostra indagine, ma anche approfittando dell'audizione odierna e del parere autorevole del Ministro. Le chiedo quindi se la prospettiva che si ritiene utile per il nostro Paese sia sostanzialmente la trasformazione delle concessioni, così come conosciute, in un'altra realtà a gestione pubblica.

FEDE (M5S). Signor Presidente, ringrazio il signor Ministro dell'ampia relazione, in cui ha ricordato bene tutte le problematiche legate al mondo delle concessioni autostradali e ai ritardi dovuti ad anni di gestioni non opportune e inadeguate. Oggi è un obbligo per noi pensare a lavorare per il futuro, tralasciando quello che è accaduto prima per cui la storia farà emergere le responsabilità.

Nella sua ampia relazione il Ministro ha fatto riferimento agli aggiornamenti delle convenzioni e all'incremento del costo di interventi di manutenzione straordinaria e all'adeguamento del 20 per cento nel 2019. Negli aggiornamenti – adesso non conosco i dettagli e la ringrazio se vorrà fornirci ulteriori approfondimenti – bisogna tener conto del fatto che adesso Autostrade per l'Italia sta facendo tante opere perché è obbligata e sollecitata; chiaramente questo non è lo *standard* ordinario e questa attività andrà ripartita sulla gestione della manutenzione straordinaria e non ordinaria del manto dell'asfalto degli ultimi anni, da quando la concessione è in essere. È indubbio, infatti, che negli ultimi anni ci possono essere stati incrementi di fatturato tali da mostrare un grande impegno, che però è l'esito del mancato impegno degli anni precedenti, e questo non può non essere considerato anche nelle attività di sanzione e revisione che lei prima ha giustamente citato, che sono frutto della delibera del 14 luglio.

Le zone d'Italia che soffrono sono veramente tante: prima i colleghi citavano la Liguria, ma uno dei tratti più complessi, dove l'alternanza di viadotti e gallerie crea problemi, è il tratto Marche Sud dell'autostrada A14 Bologna-Taranto, a sud del casello di Porto Sant'Elpidio, dove termina la terza corsia, che è in una condizione drammatica non da oggi, ma da tre anni. Le cito l'ultimo drammatico avvenimento di alcuni giorni fa: un incidente in cui sono stati coinvolti tre tir, a causa dei lavori che continuano da tre anni, ha provocato due morti e un ferito grave, il blocco dell'autostrada e il riversamento del traffico su tutti i comuni costieri. Si tratta, purtroppo, di una situazione già vista per troppo tempo, che ha ormai esasperato le persone.

Anche l'adeguamento delle tariffe autostradali non basta a un'azienda, a un imprenditore turistico o a chi sta fermo in autostrada per due ore: parliamo di uno sconto di 1,5 euro. Questa zona ha bisogno di recuperare la corposa trascuratezza che si è registrata, a partire dai sequestri dei viadotti per l'esecuzione errata dei *guardrail* fino alla mancata sicurezza delle gallerie riscontrata anche dalle verifiche (a parte gli adeguamenti alla normativa europea). È veramente una condizione impossibile, per cui questa zona da sempre va in sofferenza; è quindi necessario proseguire con l'impegno preso dal ministro De Micheli sulla realizzazione di uno studio di fattibilità per l'ipotesi di allargamento ed eventualmente l'arretramento, dove necessario.

Questa zona, infatti, sta soffrendo tantissimo, anche perché ha una morfologia particolare, come la Liguria, con alternanza di viadotti e gallerie; i lavori sono complicatissimi e ogni qualvolta un intervento va in difficoltà, anche per la manutenzione ordinaria, tutto si stringe su un'unica corsia e anche un cantiere rappresenta un rischio. Non si tratta di un'autostrada come la Verona-Brennero che è dritta e non ha asperità, ma ci sono cambi di curve e tracciati fatti con la vecchia normativa.

Le segnalo questa problematica che conosco personalmente e che approfondiremo, così come le altre. Soprattutto, come lei ha ben detto, bisogna andare avanti con la dovuta cautela, ma anche con la dovuta fermezza, per garantire ai cittadini italiani un'infrastruttura autostradale adeguata, sicurezza negli spostamenti e tempi di realizzazione delle opere – pensate per il futuro – adeguati al secolo che stiamo vivendo. Dobbiamo recuperare tanti anni e noi, signor Ministro, saremo al suo fianco per darle tutto il supporto e lavorare insieme.

BERGESIO (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, signor Ministro, mi corre l'obbligo di porgerle una domanda a nome di tutti i cittadini del Nord-Ovest, più precisamente del sud del Piemonte e della provincia di Cuneo, i quali stanno soffrendo una problematica legata alla viabilità, che è difficile anche da rappresentare in questo contesto.

In questo periodo i lavori sulla tratta Asti-Cuneo si stanno lentamente riavviando e quei famosi nove chilometri dovrebbero essere completati. In compenso, con l'alluvione del 2020, abbiamo vissuto il dramma del fermo dei lavori sul tunnel del Tenda, con il blocco del collegamento transfron-

taliero e di quello con la vicina Liguria. Tutta la viabilità si è quindi riversata nel tratto della strada statale 28, che purtroppo soffre ormai da anni di un appesantimento di traffico. Ormai tutta la Val Tanaro e gli amministratori di queste valli sono gravemente in difficoltà. Le segnalo che ogni sabato e domenica, essendo la strada statale 28 l'unica viabilità statale agibile per la vicina Liguria rispetto all'autostrada Torino-Savona (la cosiddetta Verdemare), si formano code di 20-30 chilometri. È un dramma, anche per gli abitanti di questi paesi di montagna, perché se si trovano in difficoltà non possono essere raggiunti con facilità. Le chiedo pertanto di porre particolare attenzione a questa realtà. Tre cantieri dovevano implementare la velocità di questa strada statale, ma i permessi sono scaduti; ANAS sta ripartendo con i permessi, ma con una lentezza inaccettabile, quando a questo punto, con le problematiche che ci sono, occorrerebbe intervenire in modo adeguato.

Le segnalo anche che era già stato inserito nelle progettazioni il traforo Armo-Cantarana, che collega l'autostrada A28 tra le province di Cuneo e Imperia: un traforo di nove chilometri che snellirebbe moltissimo il traffico. È già stato progettato e deve essere finanziato.

Le segnalo queste problematiche che sono importantissime per il territorio. La provincia di Cuneo ha un fatturato annuo di produzione pari a 19 miliardi, un *export* di quasi 9 miliardi, quindi la viabilità è fondamentale per i collegamenti; sono oltre 75.000 le imprese iscritte alla Camera di commercio, perciò le chiedo di fare una riflessione importante. Le segnalo inoltre che il problema sta crescendo e che si ipotizzano azioni di protesta, anche eclatanti, sia per tutta la valle del Tenda che per l'altra vallata.

In questi giorni assistiamo a un dibattito molto accanito sugli organi d'informazione per quanto riguarda la riassegnazione o l'assegnazione dell'autostrada A21 Torino-Piacenza. Si ventila l'ipotesi che ci siano perdite importanti da parte dello Stato, somme che addirittura vanno dai 500 milioni a 1 miliardo di euro. Si dice comunque che l'assegnazione fatta sia corretta. Vorrei quindi chiederle qual è la posizione sua e del Governo su questo tema.

RUFA (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, signor Ministro, oltre ad avere delle domande da rivolgerle, ho anche delle speranze. Nella sua relazione, peraltro perfetta, lei ha parlato anche di sicurezza: vorrei capire quanta sicurezza tecnologica sia stata messa non solo nella struttura dei ponti, ma nella strutturazione di tutta la rete autostradale.

Un'altra domanda – o meglio una mia speranza – si evince dall'articolo 35 del decreto-legge n. 162 del 2019: quando ANAS entrerà in una forma di – mi passi il termine – commissariamento, auspico che tale condizione duri il meno possibile, in modo tale che molti lavori non si blocchino, oppure che non ci siano continue deroghe o proroghe che possano aumentare i tempi di costruzione delle reti autostradali.

La relazione che ci ha illustrato contiene inoltre la novità delle tecniche delle infrastrutture sostenibili e si è parlato anche di un gruppo di la-



voro in grado di valutare la sostenibilità nell'utilizzo di alcuni suoli. Anche in questo caso spero che si tenga conto del fatto che ci sono in Italia delle opere che sono degli ecomostri e vorrei sapere come e quando potranno essere abbattuti, anche perché fanno parte di un passato di errori.

Infine, vorrei sapere come interverrà questo gruppo di lavoro nell'utilizzo del suolo, soprattutto dal punto di vista temporale e strutturale, per non inficiare la costruzione di nuove opere.

MALAN (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per la sua presenza e approfitto per sottoporgli personalmente tre temi, come ho già fatto in alcune interrogazioni.

Il primo tema riguarda la tratta Brescia-Padova: un dirigente della Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali ha firmato il 6 aprile 2020, in piena pandemia, la conferma al 31 dicembre 2026 della durata della concessione, che tuttavia nella convenzione del 2007 era condizionata alla presentazione, entro il 30 giugno 2013, del progetto definitivo e totale dell'intera autostrada Valdastico Nord. Il funzionario ha invece confermato la scadenza al 2026 sulla base di una deliberazione del CIPE del 18 marzo 2013, che si riferiva a un progetto soltanto preliminare e parziale. Già questo è molto più che opinabile: era un atto del tutto ingiustificato.

Il fatto è che quella deliberazione del CIPE era stata definitivamente annullata con sentenza del Consiglio di Stato già nel 2019; per cui questo alto dirigente, che tuttora mi risulta ricoprire le stesse funzioni, ha confermato una scadenza al 2026 di un'autostrada ricchissima e lucrosissima, con un indicatore EBITDA che è intorno al 50 per cento (una condizione che nell'imprenditoria reale non si verifica quasi mai), per di più su un documento insufficiente e definitivamente cancellato. Ho presentato un'interrogazione lo scorso 24 marzo su questo.

La seconda questione che vorrei sollevare, che forse riguarda più il Ministero dell'economia e delle finanze, ma di fatto riguarda moltissimo anche i trasporti, è riferita alla concessione ASPI. Questa operazione di Cassa depositi e prestiti comporta un esborso di 21,9 miliardi (salvo complicazioni), che poi finisce tutto sulle spalle degli utenti autostradali. Invece, avvalendosi dell'articolo 9-*bis* della convenzione unica del 2007, il costo calcolato dall'Autorità di regolazione dei trasporti sarebbe di 13,8 miliardi. A quel punto lo Stato rientrerebbe in pieno possesso della rete autostradale e il risultato sarebbe che, anziché i famosi Benetton attraverso Atlantia, ci sarebbero altri investitori privati, in gran parte stranieri, che tra l'altro avrebbero la maggioranza, perché Cassa depositi e prestiti avrebbe soltanto il 51 per cento dell'88 per cento, che sono le azioni di ASPI in mano ad Atlantia.

La terza questione riguarda ANAS: ci si avvia al terzo bilancio consecutivo in rosso, anche a seguito del parere a questo punto dirimente dell'Avvocatura dello Stato (anche su questo tema ho presentato diverse interrogazioni), perché la stessa ANAS aveva detto che aspettava il parere dell'Avvocatura dello Stato rispetto al fatto che si è auto-attribuita una

proroga di dieci anni della sua concessione. L'Avvocatura dello Stato, ribadendo un parere più volte espresso già nelle sedi ANAS-Ferrovie dello Stato dal magistrato della Corte dei conti che per statuto deve partecipare a queste riunioni, aveva già detto che questa proroga era ingiustificata e che attribuire questo bene al patrimonio della società era ingiustificato. Ora abbiamo il parere dell'Avvocatura dello Stato, che era l'ultimo appiglio di ANAS. ANAS è un'azienda importantissima, ma non è l'unica al mondo; visto che ha scelto questa forma privata, volevo chiederle quali sono i suoi intendimenti al riguardo.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, ringrazio tutti gli intervenuti. Alcuni contributi hanno confermato la sintesi che avevo fatto nel mio intervento introduttivo, illustrando una serie di situazioni complesse, in qualche caso confuse, ma certamente molto difficili da dirimere. In alcuni casi la soluzione dei problemi non passa dall'azione di un Ministero, ma da modifiche normative complesse e di sistema.

In seconda istanza, avete giustamente richiamato una serie di luoghi di sofferenza, se posso usare questo termine, luoghi reali e non semplicemente mediatici. Come ho detto anche nella mia introduzione, mi rendo perfettamente conto che i cittadini stanno soffrendo quotidianamente, attraverso le file che si creano e in alcuni casi, purtroppo, attraverso gli incidenti. È una situazione le cui origini vengono da lontano e che purtroppo in molti casi non ha soluzioni semplici o immediate: è un invito che mi sento di rivolgere al Parlamento, a tutte le forze politiche, e ai rappresentanti dei diversi territori. Faccio solo alcuni esempi, più che entrare nelle singole questioni che sono state sollevate, non perché non voglia rispondere, ma perché stiamo completando l'allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza, che sarà l'occasione per riprendere molti di questi temi in termini di prospettive: penso alla bretella Campogalliano-Sassuolo, all'autostrada tirrenica e a una serie di tematiche che sono state ricordate poco fa.

La verità, come Ministro *pro tempore* da non molto tempo, è che il sistema autostradale e stradale è in grave difficoltà – come ho detto prima – e gli interventi che abbiamo provato a mettere in campo, che alcuni senatori hanno ricordato, anche in termini finanziari, compresi quelli che stanno arrivando, servono proprio a dare soluzioni concrete in un quadro di ritardo complessivo di vari soggetti.

Riguardo al caso di ANAS, al di là della natura giuridica degli aspetti richiamati anche dal senatore Malan poco fa, si tratta di una struttura che nel corso del tempo si è impoverita di professionalità tecniche e ciò ha rallentato l'attuazione di una serie di progetti. Per questo motivo abbiamo proposto 370 assunzioni, proprio per rafforzare ANAS e dare risposte concrete per accelerare lavori, progettazioni, supervisione cantieri e tutte le azioni che ANAS ha assoluto bisogno di affrontare.

Dopodiché, c'è un aspetto di fondo complessivo di cui nelle prossime settimane ci ritroveremo certamente a discutere per l'allegato infrastrut-

ture. Nonostante i tanti investimenti del PNRR e del Fondo complementare che, come sapete, non hanno riguardato, se non per alcune aree interne, infrastrutture stradali e autostradali, per definizione degli ambiti del Piano nazionale di ripresa e resilienza alla luce del *Next generation* EU, ho sottolineato più di una volta che ci sono altre fonti di finanziamento: penso al Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), ma anche ad altri fondi a disposizione delle Regioni o degli enti locali.

Allora la decisione di fondo che va presa riguarda la coerenza: in altri termini, dobbiamo orientare questi fondi da un lato alla messa in sicurezza, dall'altro al completamento delle opere, per esempio quelle commissariate, ma anche all'interconnessione, come abbiamo provato a fare nei progetti ferroviari del PNRR. Dobbiamo però renderci conto che c'è un vincolo di bilancio molto forte, perché dopo aver fatto tutto quello che abbiamo fatto e che ho appena citato, i fondi rimanenti non saranno illimitati.

Pensiamo al tema, che il senatore Rufa ha ricordato prima, della sicurezza tecnologica. Nel PNRR abbiamo messo un forte investimento per la digitalizzazione dei sistemi di verifica della stabilità di ponti, viadotti, eccetera, su alcune arterie particolarmente rilevanti (le autostrade A24 e A25); dobbiamo però sapere che il tema è molto più ampio e la digitalizzazione delle infrastrutture per consentire anche interventi di manutenzione predittiva dovrà riguardare molte altre infrastrutture e questo naturalmente ha dei costi.

Quanto al tema degli ecomostri che sono stati richiamati, figli di errori del passato, intanto dobbiamo assolutamente evitare di farne di nuovi. Questo è un punto che vorrei richiamare, anche perché, al di là del *Next generation* EU, gli 80 miliardi di fondi strutturali ordinari comunque sono soggetti agli stessi principi del *Next generation* EU, per esempio il principio «*do no significant harm*». Pertanto, anche quando si andranno a programmare i fondi strutturali ordinari, bisognerà tener conto di quest'orientamento complessivo di tutto il bilancio dell'Unione europea 2021-2027.

Il tema vero è dover gestire nello stesso momento le emergenze – e dobbiamo gestirle – e anticipare i problemi del futuro. Sul primo punto ho già comunicato a diversi Presidenti di Regione la costituzione di tavoli permanenti regionali che guardino in modo trasversale le infrastrutture stradali, quelle ferroviarie e quelle portuali, in un'ottica d'integrazione; in alcuni casi abbiamo già avviato questi tavoli. Ciò aiuterà anche il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si è appena riorganizzato, ad avere un approccio più coerente e magari ad usare le ferrovie per risolvere problemi che oggi sono tutti scaricati sul traffico stradale, o a realizzare infrastrutture di snodo di connessione, come alcune di quelle che avete citato.

Sapete che il Ministero è anche impegnato a risolvere questioni sistemiche che richiedono cambiamenti di norme, come la questione dell'autostrada A22, della CAV o dell'autostrada tirrenica; sono tutte tematiche ampiamente dibattute, su cui a fine mese il Ministero presenterà un decreto-legge che recepirà una serie di proposte pervenute nella discussione

del precedente decreto-legge, ma che dovrebbe anche affrontare alcune delle questioni che sono state richiamate.

Dovremo poi presentarvi un piano finanziario per il futuro, che va realizzato in coerenza. Il Parlamento ha votato e sta votando sui commissariamenti di molte opere; soprattutto nella prima ondata di commissariamenti molte di quelle opere non hanno i finanziamenti. Dunque le discussioni sul contratto di programma RFI e sull'accordo con ANAS devono tenere conto di queste indicazioni del Parlamento e pertanto assorbiranno risorse significative.

Concludo con alcune risposte puntuali al senatore Malan. Per l'operazione ASPI, come lui stesso ha detto, è competente il Ministero dell'economia e delle finanze, perché il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si sta occupando del Piano economico e finanziario (PEF). Quindi le questioni sollevate dal senatore Malan vanno poste al Ministro competente.

MALAN (*FIBP-UDC*). Ma anche il PEF è fondamentale in questa operazione.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Assolutamente.

MALAN (*FIBP-UDC*). Qual è l'orientamento?

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Nelle discussioni sul PEF, come ho detto nella parte finale del mio intervento, gli investimenti di ammodernamento, messa in sicurezza e sviluppo, che ammontano a 13,2 miliardi, devono andare nella direzione indicata: non solo quella di recuperare i ritardi accumulati, ma soprattutto evitare il ripetersi di situazioni come quelle che si sono verificate; non parlo soltanto del disastro del Ponte Morandi, ma anche di altri fatti verificatisi successivamente. Questo è il punto chiave nell'ambito di quel riequilibrio dei ruoli, ma anche delle condizioni del settore pubblico e del settore privato richiamato nel documento della Corte dei conti che ho ricordato nella mia relazione, che è una base fondamentale del nostro lavoro non solo per il PEF di ASPI, ma anche per gli altri quindici adeguamenti e aggiornamenti che dobbiamo chiudere entro l'anno.

Proprio nella mia relazione ho richiamato la necessità di coerenza e omogeneità in tutti gli interventi. Questo può aiutare a rispondere ad altri interventi, per esempio alla senatrice Pergreffi sulla questione della connessione tra sanzione e inadempienza contrattuale.

Fatemi aggiungere un elemento che può essere importante: oggi pomeriggio all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri c'è il disegno di legge delega per la revisione, l'aggiornamento e l'innovazione del codice dei contratti. In questo disegno di legge c'è un articolo dedicato proprio al tema dei concessionari in generale (che quindi comprende anche i concessionari autostradali), che naturalmente andrà all'esame del Parlamento per

la definizione finale della legge delega. Quello può essere un momento importante anche per discutere degli orientamenti complessivi che guideranno il futuro delle politiche nazionali.

Signor Presidente, mi consenta di aggiungere un elemento di proposta: per il Ministero i prossimi sei mesi saranno cruciali proprio nella definizione dei quindici atti di cui ho parlato, per l'andata a regime dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), così come la definizione delle linee guida; insomma per tutte le tessere del *puzzle* cui vi ho accennato. Probabilmente alla fine dell'anno o all'inizio del 2022 sarà opportuno fare un punto sulla situazione alla luce di questi nuovi quindici atti, anche in funzione di una riflessione, più di medio e lungo termine, sul sistema delle concessioni in generale.

Avviandomi alla conclusione, per quanto riguarda i problemi, di brevissimo termine, anche legati alla ripresa del traffico veicolare, come sapete ASPI ha deciso di applicare su tutta la rete nazionale, non soltanto in Liguria, riduzioni tariffarie con un sistema, anche digitale, legato ai disagi. Credo che questo sia un meccanismo – per tornare anche a quello che dicevano altri senatori e senatrici – che andrebbe generalizzato a tutti i concessionari; in questo caso parliamo di una forma di inadempienza in senso lato, soprattutto qualora i lavori siano determinati da ritardi del passato, ma credo che i cittadini debbano essere compensati adeguatamente per i disagi che soffrono.

L'ultima considerazione ha a che fare con il tema dei tempi dell'ANAS. Come sapete, il suo consiglio d'amministrazione è in rinnovo e non c'è dubbio che bisognerà fare esattamente quello che abbiamo in mente noi, ma anche voi, cioè richiamare ANAS al rispetto dei tempi, così come vengono richiamati i concessionari o i gestori privati. Il fatto che sia un soggetto come ANAS a doversi occupare, anche per la gestione, di un numero crescente di pezzi del sistema stradale che erano precedentemente fuori dal sistema, richiede un rigore molto forte negli assetti organizzativi e nell'attuazione dei piani. D'altra parte, come dicevo, l'immissione di personale è condizione necessaria per rendere realistico questo tipo di piano.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la sua disponibilità e chiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 12,20.*





