

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANGELO ALESSANDRI

La seduta comincia alle 14,10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi son obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sui temi relativi alle modalità di regolamentazione delle tariffe autostradali ed ai meccanismi del loro periodico adeguamento.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sui temi relativi alle modalità di regolamentazione delle tariffe autostradali ed ai meccanismi del loro periodico adeguamento.

Ringrazio il presidente Catricalà per essere intervenuto personalmente e gli do subito la parola.

ANTONIO CATRICALÀ, *Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato.* Ringrazio il presidente e i deputati della Commissione per averci invitato a riferire il nostro pensiero in merito alla regolazione delle tariffe autostradali.

Abbiamo preparato un testo scritto che spero possa essere distribuito in modo che

ciascun componente della Commissione lo abbia a disposizione. Naturalmente, lo riassumerò, perché leggerlo risulterebbe troppo noioso per me e per voi.

Il tema in oggetto è delicato — peraltro, l'Autorità vi ha già dedicato molta attenzione — ed è tornato di attualità con l'ultimo decreto-legge che oggi è al vostro esame.

In Europa, esistono due modelli di regolazione delle tariffe autostradali ed esistono modelli di regolazione, perché questi servizi sono resi in monopolio; altrimenti la tariffa sarebbe libera e sarebbe semplicemente un prezzo da pagare. Tuttavia, il presupposto da cui partiamo è che l'autostrada sia una sorta di monopolio naturale e, di conseguenza, la tariffazione e il servizio devono essere regolati.

Il primo modello è quello del *price cap*, che in Italia era vigente fino alle ultime modifiche legislative nella formula approvata dal CIPE, con le delibere n. 319 del 1996 e n. 39 del 2007. Questa formula, sostanzialmente, era una combinazione di vari elementi. In particolare, si considerava il tasso di inflazione programmato, diminuito di un parametro denominato «*x*», stabilito ogni cinque anni sulla base dell'incremento atteso di produttività del concessionario, di modo che, l'efficienza del concessionario si ripartiva per una parte a favore del concessionario e, per un'altra parte, a favore degli utenti che avrebbero pagato di meno. Il modello teneva anche conto del differenziale tra l'inflazione programmata e l'inflazione effettiva, nonché delle variazioni attese all'incremento di traffico, per cui, se cresceva il traffico, poteva ridursi anche la tariffa pagata. Si considerava, altresì, l'entità degli investimenti futuri e, rispetto a questi, la remunerazione per il capitale

investito. Al valore risultante da questa prima operazione, si aggiungeva un ulteriore parametro, denominato « *k* », che serviva ad agevolare la qualità del servizio. In base a tale parametro, infatti, se la qualità del servizio migliora, si aggiunge un *quid* per remunerare tale miglioramento.

Le regole economiche ci dicono che questo sistema è migliore per garantire una maggiore efficienza allocativa e una maggiore efficienza produttiva. In realtà, tutto questo non è accaduto in Italia, probabilmente, in quanto, affinché ciò si produca, è necessaria l'esistenza di una regolazione molto severa e di un controllo molto attento da parte di un'autorità efficiente, autorevole, tecnicamente ineccepibile.

Finora, per vari motivi, questo non è accaduto e quindi, il meccanismo del *price cap* non ha dato i risultati che avrebbe potuto offrire in un ambiente ottimale. Soprattutto, ci sono state molte lentezze burocratiche che hanno inciso negativamente sul sistema.

L'altro modello di determinazione tariffaria è ancorato sull'andamento dell'inflazione. Nel caso della convenzione ASPI – Autostrade per l'Italia, che rappresenta la concessionaria del 60 per cento della rete autostradale – è stato determinato un parametro che è il 70 per cento dell'inflazione effettiva.

In teoria, questo sistema dovrebbe garantire nel tempo una perdita di valore della tariffa pagata, perché non pagando sul 100 per cento, ma solo sul 70 per cento, ogni anno ci sarebbe un risparmio del 30 per cento. Tuttavia, questo sistema – che peraltro è applicato anche all'estero, in Francia e Spagna – non è gradito alle autorità anti-*trust*, per il semplice motivo che non incrementa la qualità del servizio, non incentiva gli investimenti e, soprattutto, non ripartisce il miglioramento della maggior efficienza tra consumatori e società autostradali.

In realtà, l'Autorità ha sempre sostenuto principi mai seguiti finora.

Il primo di essi è la scelta del soggetto concessionario tramite gara. Questo non è mai avvenuto.

Abbiamo richiesto, poi, che l'oggetto della gara fosse limitato a porzioni di rete di lunghezza contenuta, perché avere più affidatari, significa sostanzialmente avere anche un confronto sull'andamento delle singole concessioni. Certo, non si può fare concorrenza sul mercato, ma in questo modo, a valle, si avrebbe una verifica di quanto costa viaggiare su una tratta, quanto su un'altra, qual è la qualità del viaggio su l'una e quale sull'altra.

Naturalmente, parlare di tratte contenute non significa che esse debbano essere troppo piccole. La tratta, infatti, deve essere remunerativa per l'investimento e deve anche consentire nuovi investimenti e una buona manutenzione.

Oltre a ciò, sostenevamo l'opzione del *price cap* tariffario, che ormai è praticamente chiusa nel cassetto.

Infine, abbiamo sempre richiesto una stabile sede istituzionale, che si occupi della regolazione autostradale con continuità, capacità tecnica e autorevolezza, per rendere efficace il meccanismo di controllo e anche il sistema tariffario del *price cap*.

Ripeto: tutto ciò nel nostro sistema non è avvenuto. È successo, invece, che nel 2006 è stato emanato il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, che ha voluto unificare tutte le convenzioni sotto un'unica convenzione. Ciò ha causato una procedura d'infrazione, perché era prevista l'estinzione di concessioni in atto, quindi di atti convenzionali insieme alle concessioni. Questa procedura di infrazione comunitaria, aperta dalla Direzione mercato interno della Commissione europea, è stata poi chiusa in virtù del decreto-legge 6 giugno 2008 n. 101, perché è stata sostanzialmente eliminata la possibilità di modificare unilateralmente le convenzioni in essere.

Come sapete, l'Autorità è intervenuta con una segnalazione nei confronti del decreto-legge.

Ciò è stato fatto, in primo luogo, perché non ci piaceva il sistema di adeguamento

tariffario automatico, per un così lungo periodo di tempo, al 70 per cento dell'inflazione. Inoltre, non ci sembrava corretto che alcune tratte fossero date senza gara e, soprattutto, non eravamo contenti del fatto che, per approvare una convenzione, ossia un atto negoziale, per la quale bastava un atto amministrativo, si è dovuto fare ricorso a un decreto-legge e a una legge di conversione, quindi a uno strumento troppo « forte » e praticamente imm modificabile.

Ad ogni modo, la Commissione europea ha chiuso la procedura, perché effettivamente le sue perplessità sono state eliminate alla radice. Infatti, essendo stata approvata la convenzione con legge, il contenuto della stessa era divenuto imm modificabile, non solo unilateralmente, ma, credo, anche bilateralmente perché bisognerebbe tornare qui, in Parlamento, anche per una piccola modifica.

La stessa Commissione europea ha, peraltro, dichiarato che avrebbe tenuto sotto monitoraggio lo Stato italiano, dal momento che c'erano differenze nella disciplina tariffaria tra l'una e l'altra concessionaria: alcune infatti erano soggette alla disciplina del *price cap* (con controlli NARS e delibera CIPE), mentre altre si trovavano ad avere l'adeguamento automatico (cosa che riguardava sostanzialmente ASPI).

Infine, la recentissima norma che troviamo nel decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, vorrebbe sostanzialmente equiparare — vi dirò subito perché a noi sembra che non ci riesca — le altre società autostradali a Società Autostrade, con la possibilità per i concessionari di concordare con ANAS un sistema semplificato di adeguamento dei pedaggi connesso, principalmente, all'andamento dell'inflazione reale.

Questo tentativo ci sembra mal riuscito, perché la lettura della norma, per come viene emendato il precedente decreto-legge n. 59 del 2008, lascerebbe pensare che sia la stessa concessionaria *Società, Autostrade*, che può chiedere la revisione e non le altre concessionarie.

Insomma, manca la parola « altre ».

Do lettura del testo, come risulta dal decreto-legge emendativo della legge di conversione del precedente decreto: « Sono approvati tutti gli schemi di convenzione con la società ANAS, già sottoscritti dalle società concessionarie autostradali, alla data di entrata in vigore del presente decreto. Le società concessionarie, ove ne facciano richiesta, possono concordare con il concedente delle modifiche migliorative ».

A lettura testuale, secondo l'articolo 12 delle preleggi, ciò significa che sono solo quelle società concessionarie, vale a dire che è ASPI a poter chiedere le modifiche. È ovvio che non può essere questa la lettura e dunque si renderà necessaria una modifica al testo con un emendamento.

Lo stesso decreto-legge reca anche la previsione della sospensione dell'aumento tariffario, che non equivale a un blocco della tariffa. Peraltro, so che tale misura è stata richiesta e concordata con AISCAT, l'associazione che riunisce tutte le società autostradali.

Come ho detto, non si tratta di un blocco vero e proprio, ma più semplicemente di una sospensione, in quanto il periodo 1° gennaio-1° aprile varrà comunque nella determinazione della nuova tariffa a partire dal 1° aprile. Quel periodo d'inflazione, dunque, non è congelato, ma sarà comunque computato (certo, non sulle tariffe di chi passerà per i caselli autostradali in quel periodo, dal momento che i biglietti saranno già stati emessi e non si potrà richiedere un conguaglio agli automobilisti).

Rispetto a questa ultima misura, l'Autorità ritiene che, una volta stipulata una convenzione, è meglio non tornarci sopra immediatamente; tuttavia, in periodi di crisi economica come quello che si sta preannunciando, il Parlamento e il Governo sono legittimati a intervenire anche sulle tariffe da poco concordate, in quanto esse gravano sul bilancio delle famiglie.

In conclusione, per non tediare ulteriormente, vi illustro i cinque punti conclusivi contenuti nella nostra relazione.

Confermiamo il nostro orientamento contrario agli adeguamenti tariffari che

non tengano conto dei recuperi di efficienza e che quindi siano connessi a sistemi totalmente automatici.

Confermiamo la nostra contrarietà all'utilizzazione di uno strumento legislativo per approvare una convenzione, quando basterebbe un atto amministrativo.

Riteniamo, peraltro, che essendo stata approvata con legge la convenzione ASPI, sarebbe contrario alle indicazioni della Commissione europea operare un trattamento diverso per le altre concessionarie, poiché si avrebbe una disparità non giustificata.

Riteniamo, di conseguenza, che il pericolo che avevamo segnalato, ossia che avremmo avuto la morte di un sistema di tariffazione efficiente nel nostro ordinamento, si è indubbiamente verificato. Infatti, non è credibile pensare di compiere passi indietro, perché ormai gli atti sono cristallizzati in questo modo.

Infine, riteniamo che una contenuta sospensione di aumenti tariffari possa essere giustificata e che non contrasti con le regole di mercato.

Sono a disposizione della Commissione per rispondere a eventuali domande.

PRESIDENTE. Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

RAFFAELLA MARIANI. Intanto, ringrazio il presidente per aver accolto il nostro invito a darci il suo parere su alcune questioni che, quando abbiamo posto l'esigenza di ascoltare l'*Authority*, riguardavano un sentito dire della stampa circa una riorganizzazione del sistema tariffario delle concessionarie. Inoltre, questa audizione « cade a puntino », nell'imminenza della discussione che dovremo svolgere alla Camera dei deputati sul cosiddetto « decreto anticrisi ».

In effetti, alla luce della segnalazione che l'*Authority* aveva a suo tempo trasmesso al Parlamento, ma anche sulla base di alcune riflessioni che abbiamo svolto subito dopo la conversione in legge del decreto-legge n. 59 del 2008, abbiamo riflettuto su alcune delle questioni che lei,

presidente Catricalà, ha già esposto e che fanno riferimento alla difficoltà di considerare una parte dei concessionari in una maniera e la restante parte dei concessionari in modo diverso.

Sollevammo tale punto anche nella discussione in Aula e, ovviamente, anche questo avrebbe fatto per noi la differenza.

Esaminato, inoltre, il contenuto delle audizioni dei rappresentanti dell'ANAS che si sono tenute al Senato, volevamo porre una questione riguardo alla formula tariffaria. Anche lei, distinguendo i due sistemi tariffari, fa riferimento al fatto che quello adottato in Francia, Spagna e — mi sembra — anche Portogallo, ossia quello dell'adeguamento della tariffa all'incremento del 70 per cento dell'inflazione, sia un meccanismo differente.

Il presidente dell'ANAS, nell'audizione al Senato, ha riferito che questo produrrebbe un risparmio nel quinquennio del 6 per cento rispetto a quello realizzabile con la vecchia formula.

Chiedo, dunque, se siete in grado di confermare questa previsione.

La questione su cui ci vorremmo attestare è se per una volta possiamo parlare anche degli interessi dei cittadini, dei consumatori che utilizzano il sistema autostradale. Inoltre, vorremmo essere aiutati a valutare se, al di là della legittima e anzi utile sospensione delle tariffe per un periodo limitato, non si debba anche prevedere un rientro per le concessionarie, per il periodo in cui non avranno avuto gli introiti dovuti, tale da tradursi per le tasche dei cittadini in un ulteriore appesantimento tariffario, magari solo quattro mesi dopo.

Un altro aspetto, collegato a questo fatto, del quale abbiamo discusso anche nella passata legislatura, riguarda il tema degli investimenti. Noi non abbiamo mai avuto piena cognizione del rapporto tra gli investimenti e gli introiti da parte dei concessionari.

In questo senso, mi è utile entrare in un'altra questione che riguarda l'attività di vigilanza dell'ANAS.

Vi è un punto che a me sembra molto chiaro — così come l'ho percepito io —, ma

ne vorrei conferma esplicita da lei. Mi riferisco alla dichiarazione che lei, presidente, ha fatto all'inizio del suo intervento, quando diceva che in effetti il sistema di regolazione e controllo nel nostro Paese non ha funzionato, tant'è che abbiamo cambiato i sistemi più volte.

Mi trovo in Parlamento da due legislature, ma tra atti aggiuntivi, modifiche per legge o attraverso atti amministrativi, ho assistito a differenti e numerose modifiche del sistema, sia di regolamentazione che di controllo.

Ci domandiamo a questo punto se non sia serio, anche riguardo all'attività di vigilanza, valutare fino in fondo quanto è utile che l'ANAS continui a fare vigilanza, sia al tempo stesso controllore e controllato. E ci interessa particolarmente la vostra valutazione su questa problematica, che credo sia una delle questioni che attengono principalmente al vostro ruolo.

L'ultima domanda che voglio porre, a cascata, è sempre in riferimento a questo argomento. Considerato che le *authority* debbono funzionare con un ruolo di regolamentazione efficace e devono essere anche uno strumento di garanzia per tutti — non solo per i concessionari concedenti, ma anche per i cittadini e per gli utenti dei servizi —, le chiedo se una specifica autorità, ad esempio dei trasporti, non possa avere il ruolo di arbitro in una situazione che, come tutti sappiamo benissimo, negli ultimi anni è stata difficilmente governabile.

TOMMASO FOTI. Vorrei svolgere soltanto alcune riflessioni. In primo luogo, senza voler essere il suo ventriloquo, mi è parso di capire che il *price cap* poteva essere un sistema privilegiato o forse di riferimento per la fissazione delle tariffe autostradali.

Su questo punto volevo però osservare che uno dei veri problemi per cui si è iniziato a pensare a un sistema diverso è stato l'enorme contenzioso generato dalla valutazione degli investimenti o dei mancati investimenti, ai fini dell'adeguamento

delle tariffe. Questo è stato un elemento a cui non si è riusciti a dare una risposta concreta.

Probabilmente, ha un forte fondamento la sua affermazione, secondo cui queste valutazioni dovrebbero essere affidate a un'autorità terza. In carenza di questo passaggio, finiremmo per rigenerare una sistema che, almeno negli anni precedenti, non ha dato buona prova di sé.

La seconda considerazione che vorrei svolgere è anche una domanda. A un certo punto della relazione, che non ci ha letto, ma che ci ha riassunto, lei, presidente, sostiene una tesi che, a mio avviso, meriterebbe qualche chiarimento, laddove propone che addirittura la gestione di una stessa tratta autostradale possa essere frazionata tra più soggetti, allo scopo di raffrontare poi le singole gestioni. La domanda che le pongo è molto semplice: non ritiene che questo sistema potrebbe invece generare una duplicazione delle procedure, ad esempio per quanto riguarda gli interventi, e far perdere omogeneità agli interventi medesimi? Insomma, non crede che si realizzerebbe ciò che si verificava nel passato sulla Salerno Reggio-Calabria, pur non essendo rete autostradale, allorché la pleora di piccoli lotti appaltati finiva per ritardare in modo veramente notevole l'esecuzione dei lavori?

RODOLFO GIULIANO VIOLA. Ringrazio il presidente per le osservazioni e le annotazioni svolte. Avendo riletto la sua segnalazione di qualche mese fa, devo anzitutto constatare che trovo tutto confermato, comprese le preoccupazioni che erano state espresse in quell'occasione e che, in qualche misura, ci continuano a preoccupare, perché il recentissimo decreto-legge n. 185 del 2008 — pur comprendendo che avendo appena approvato per legge un provvedimento, questo non può essere cambiato in due giorni — conferma che l'impalcatura che abbiamo di fronte non è assolutamente coerente rispetto a una gestione moderna del nostro sistema autostradale e del sistema di concessioni.

Non ho problemi a dire che in questa gestione, nel passato, non c'è stata la

coerenza che viene richiesta. Allo stesso tempo, tuttavia, dico che oggi siamo di fronte a un sistema assolutamente contraddittorio, anche nelle risultanze. Infatti, pur tenendo conto dei concessionari e dello Stato, di fronte all'utenza forniamo un servizio che non è assolutamente al passo con gli altri Paesi europei.

Inoltre, probabilmente, esso è foriero di maggiori costi per la comunità e di una riduzione dell'efficienza. Manca completamente — ed è questo che ci preoccupa moltissimo — il cosiddetto « piano degli investimenti ». Non riusciamo ad intravederlo, non riusciamo a capire come le risorse derivanti dalle tariffe possano essere allocate efficientemente in questo quadro di riferimento.

Penso — lo ha detto la collega Mariani, ma vorrei riaffermarlo — che la sospensione di quattro mesi dell'applicazione del sistema tariffario (tra l'altro, mi sembra di aver capito che le richieste fatte dai concessionari, che dovevano essere presentate entro il 31 ottobre, siano molto alte e già qui si apre uno dei problemi, che in qualche misura la relazione ci aveva anticipato) si appalesi, di fatto, come una sorta di vuoto per quattro mesi che poi ricadrà completamente sulle spalle degli utenti.

Al contrario, ritengo che dovremmo fare in modo che non vi sia una sospensione, ma un vero blocco delle tariffe e che si riparta dal periodo successivo, probabilmente prevedendo anche la possibilità di rivedere tutte le modalità del sistema di concessione.

La questione dell'attività di vigilanza, forse, è il vero tema su cui dovremmo provare a lavorare. Nell'osservare che il sistema del *price cap* sembra essere quello preferito dall'*Authority* — e visto il vostro alto ruolo ci rimettiamo anche al vostro parere —, ci preme sottolineare che, al di là degli altri aspetti, anche il tema della sicurezza sul lavoro potrebbe essere un campo d'interesse dell'attività di vigilanza.

Penso che tutto questo ci dica che — purtroppo, anche al di là del merito del

recentissimo provvedimento d'urgenza del Governo — probabilmente non stiamo andando nella direzione giusta.

Dovremmo rivedere il sistema autostradale, intendendolo come veramente competitivo, e non monopolistico come di fatto è, nonché a vantaggio degli utenti. Quando dico utente, non mi riferisco solamente al cittadino che circola con la propria macchina, ma penso anche al sistema delle imprese che ha bisogno di una rete autostradale più efficiente e moderna. Lo dico io che vengo dal nord-est, dove siamo alle prese con gli annosissimi problemi del cosiddetto « Corridoio 5 » e dove tutto il sistema di viabilità è fortemente in crisi, dopo l'apertura delle nuove frontiere con i Paesi dell'ex Iugoslavia.

MAURO LIBÈ. Vorrei intervenire rapidissimamente. Presidente, ho ascoltato con attenzione la sua relazione e i passaggi in cui sostiene che il meccanismo tariffario migliore è proprio quello del *price cap*.

Porrò alcune domande, tenendo a mente alcune relazioni di qualche anno fa dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici. Ho colto, infatti, in un suo passaggio, che mancherebbe un vero organo di controllo e la mia domanda riguarda proprio questo aspetto.

Il problema degli investimenti, e ancor più quello delle manutenzioni, è sempre stato strettamente correlato alla formula di determinazione del prezzo dei pedaggi (non solo adesso, dopo l'emanazione del provvedimento di blocco degli aumenti). Tuttavia — pongo una domanda che si riferisce anche agli anni passati —, ho l'impressione che questo sistema non abbia funzionato, proprio perché i controlli non sono stati all'altezza.

Intendo dire che i prezzi erano alti, ma le manutenzioni erano poche, e le società autostradali non hanno mantenuto gli impegni che erano all'interno di un contratto ben specifico. Come è possibile superare questo? Inoltre, io penso sempre che il prezzo dei pedaggi sia importante — adesso che siamo in crisi ancora di più —, ma se almeno ci fosse un servizio effi-

ciente probabilmente le lamentele sarebbero minori. Come è possibile superare il problema del controllo inefficace, se è possibile farlo?

GUIDO DUSSIN. Come gruppo della Lega Nord, ci preme sicuramente l'efficienza che si può raggiungere nella gestione delle autostrade con costi contenuti. Tuttavia, con questo non vogliamo dire che devono essere bloccate le tariffe, come qualche collega prima ha affermato. Intendo dire che, come avviene in tutta Europa, il prezzo deve essere collegato con l'andamento dell'inflazione, ma anche con l'efficienza della stessa rete e con le relative manutenzioni.

In proposito, dunque, prenderemo questa posizione: guarderemo agli investimenti che, quindi, consideriamo importanti.

Quanto alle realizzazioni di opere specialistiche, per noi il sistema degli appalti deve rimanere tale. Laddove si può andare in gara, è giusto che si proceda in questo modo (mi riferisco alla pagina 4, primo punto, della sua relazione).

Per il resto, ritengo che se dobbiamo riferirci al prezzo delle offerte, allora l'azienda, seppur partecipata, che ha una specializzazione particolare darà chiaramente migliori risultati.

Certo, servirà un controllo serio su questo punto, ma quello delineato è il nostro indirizzo.

Infine, come sottolineava il collega Foti, il discorso degli appalti unici dà una garanzia, una omogeneità che noi ribadiamo da parecchio tempo. Quindi, se fosse possibile, lo preferiremmo.

PRESIDENTE. Do la parola al Presidente Catricalà per la replica.

ANTONIO CATRICALÀ, *Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato*. Sarò brevissimo, anche se tutti gli interventi svolti e le domande poste sono molto stimolanti.

Comincerei con l'onorevole Mariani, dicendo che il 70 per cento è meno del 100 per cento. Questo è evidente, però è anche

evidente che non si tiene conto del fattore « x » che, in qualche modo, può comportare un raggiungimento di quote addirittura superiori al 30 cento.

Infatti, se effettivamente l'efficienza aumenta; se, come noi speriamo, ci sarà un incremento del traffico autostradale, anziché una riduzione, è di tutta evidenza che alla fine il nostro consumatore, quello che noi vogliamo tutelare - noi e voi - avrà un migliore trattamento.

In questa prospettiva, la formula del *price cap* incentiva gli investimenti, perché ogni volta si deve passare attraverso un esame, quello del NARS e del CIPE, che sono deputati a controllare che ci sia un'adeguatezza di investimenti.

Il tema che l'onorevole Mariani ha trattato, e che è stato ripreso anche dagli altri, riguarda il perché il sistema del *price cap* non ha funzionato. Sappiamo che questo è stato l'esito, perché ci sono stati aumenti che hanno addirittura superato l'inflazione. Tuttavia, tale sistema non ha funzionato, perché noi siamo privi di una autorità indipendente che possa verificare l'esistenza dei costi dichiarati, la congruità dei costi e, soprattutto, l'entità degli investimenti dei quali c'è bisogno.

Perché ciò accada c'è bisogno di un organo assolutamente indipendente che non sia l'organo di vigilanza, perché quest'ultimo diventa nello stesso tempo controllore e controllato, regolatore e attuatore della regolazione.

Ecco perché pensiamo che nella riforma generale delle *authority*, se un giorno ci sarà, bisognerà pensare a una Autorità dei trasporti.

Posso anche dire che, nonostante siamo pieni di lavoro, siamo oberati e con poco personale, potremmo, nelle more dell'emanazione di una normativa generale, avviare il processo e svolgere le funzioni essenziali di una Autorità dei trasporti, della quale si sente il bisogno, sia nel settore aereo, sia nel settore ferroviario, sia nel settore autostradale: vale a dire in tutti quei settori in cui si vanno a determinare e creare dei monopoli.

Anche l'onorevole Foti si chiedeva se il sistema del *price cap* fosse veramente il

migliore. Ebbene, rispondo che sì, sarebbe il migliore, se ci fosse un'autorità che facesse funzionare realmente il meccanismo, costringendo i concessionari ai loro obblighi.

Una gestione troppo frazionata della tratte — e qui rispondo ai vari interventi — chiaramente non va bene. Non possiamo immaginare una polverizzazione delle tratte. Quello che l'Autorità immagina è che non ci siano degli operatori che abbiano una così vasta e larga percentuale di mercato, ma che ci siano operatori che abbiano quote di mercato comunque utili per fare reddito e investimenti. D'altra parte, per quanto riguarda i lavori, sappiamo che per legge vi è un obbligo di gara. Loro, le società concessionarie, devono comunque appaltare fuori, non potendo fare praticamente nulla *in house*. Quindi, non si porrebbe un grande problema rispetto a questi investimenti.

Rispondendo all'onorevole Viola, dico che confermiamo la nostra posizione che consideriamo tesa alla tutela degli utenti. Riteniamo anche che sia l'Autorità di vigilanza a dover provvedere alla sicurezza e non l'Autorità della regolazione, esattamente come diceva l'onorevole Viola.

Si è parlato anche dei costi effettivi e della loro scarsa chiarezza. Sappiamo che i costi allocati tre anni fa per alcuni progetti, che sono bloccati, oggi sono triplicati. Questo è sotto gli occhi di tutti. Di chi sia la responsabilità di questo blocco; se non vi è stata molta insistenza da parte del concessionario; se effettivamente le autorità locali hanno posto troppi veti e troppi vincoli; se non vi sia stata una volontà governativa di superare con qualche strumento gli ostacoli per queste grandi opere, spetta al Parlamento deciderlo, nell'ambito delle sue attribuzioni.

Dal canto nostro, possiamo semplicemente dire che si sente il bisogno di un controllo pieno e assoluto sulla certezza di questi costi.

Per quanto riguarda la specialità, è vero che se è una società specializzata a fare certi tipi di lavori autostradali, quella vincerà comunque tutte le gare, perché è il suo mestiere. Ovviamente, in un regime competitivo, nella nostra logica, l'unico sistema per scegliere il migliore è la gara. Attualmente, tra l'altro, è il sistema vigente. L'unico problema è che il concessionario non viene scelto con gara. Quest'ultimo, tuttavia, non deve avere chissà quali specificità, basta che si tratti di una buona azienda che sappia allocare le proprie risorse, fare del *management* e appaltare a terzi.

Attualmente, vi ripeto, con l'ultima legge, che mi pare sia risalente al precedente Governo, non possono essere fatti lavori *in house*. Tutte le opere devono essere realizzate tramite gara. Quindi, non vi è la necessità di avere una particolare specializzazione nei lavori autostradali per essere concessionario. Anzi, addirittura potrebbe rappresentare una sorta di conflitto quello di avere nella propria compagine sociale un socio costruttore.

Mi sembra di aver risposto a tutti, forse in maniera non convincente, ma questa è la nostra posizione, mentre il vostro lavoro è ben più oneroso del nostro.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per la disponibilità manifestata.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,50.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa
il 14 gennaio 2009.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO