

**COMMISSIONI RIUNITE**  
**AFFARI COSTITUZIONALI DELLA PRESIDENZA**  
**DEL CONSIGLIO E INTERNI (I)**  
**BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE (V)**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

2.

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 GENNAIO 2020**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA I COMMISSIONE **GIUSEPPE BRESCIA**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Boschi Maria Elena (IV) .....	14
Brescia Giuseppe, <i>presidente</i> .....	2	De Micheli Paola, <i>Ministra delle infrastrutture e dei trasporti</i> .....	2, 16, 19
<b>Audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, nell'ambito dell'esame del disegno di legge C. 2325, di conversione del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</b>		Fassina Stefano (Leu) .....	9
Brescia Giuseppe, <i>presidente</i> .....	2, 8, 16, 20	Garavaglia Massimo (Lega) .....	8
		Marattin Luigi (IV) .....	10, 19
		Melilli Fabio (PD) .....	12
		Paita Raffaella (IV) .....	12
		Tabacci Bruno (MISTO-CD-RI-+E) .....	15

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Partito Democratico: PD; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Cambiamo !-Alleanza di Centro: Misto-NI-USEI-C !-AC; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Centro Democratico-Radicali Italiani-+ Europa: Misto-CD-RI-+E; Misto-MAIE - Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
DELLA I COMMISSIONE  
GIUSEPPE BRESCIA

**La seduta comincia alle 15.30.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, nell'ambito dell'esame del disegno di legge C. 2325, di conversione del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, che ringrazio e a cui do la parola.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, Presidente. Cari colleghi, la mia audizione è stata richiesta essenzialmente con riguardo alle disposizioni relative alle materie di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pertanto il mio intervento verterà sull'illustrazione delle finalità alla base delle disposizioni di maggiore rilevanza sottoposte all'esame del Parlamento.

Con riferimento all'articolo 13 del decreto-legge, evidenzio che esso reca dispo-

sizioni che riguardano tre diversi obiettivi: il primo è quello di accrescere, attraverso specifiche attività formative del personale impiegato nella circolazione ferroviaria, in particolare dei macchinisti del trasporto ferroviario merci, la sicurezza del trasporto ferroviario. A tal fine vengono stanziati per l'anno 2020 specifiche ed ulteriori risorse pubbliche, pari a 2 milioni di euro. Il secondo obiettivo è quello di garantire che l'aggiornamento dei piani economici finanziari dei concessionari autostradali, il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, avvenga secondo i criteri e i parametri individuati dalle delibere adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti. A tal fine, oltre a prevedere un preciso cronoprogramma, si prevede che sino alla definizione del procedimento di aggiornamento non sia applicabile alcun incremento tariffario. Rappresento che i piani economici e finanziari già presentati recano proposte di adeguamento tariffario non compatibili con i criteri individuati dall'Autorità di regolazione dei trasporti e, pertanto, incrementi tariffari non assenti-bili. Ad oggi, le concessionarie per le quali il periodo regolatorio è pervenuto a scadenza e dunque interessate dalla disposizione sono le seguenti: RAV, SAT, Strada dei Parchi, SATAP (A4), Milano Serravalle, Brescia Padova, Autostrade per l'Italia, Asti Cuneo, SALT (Autocamionale della Cisa), Autostrada dei Fiori (Tronco A10), Autostrada dei Fiori (Tronco A6), SALT (Tronco ligure-toscano), SAV, SITAF, Tangenziale di Napoli, CAS. Il terzo obiettivo è quello di proseguire nel favorire la definizione in via bonaria o transattiva dei contenziosi che ANAS ha in corso con imprese appaltatrici e contraenti generali, previa valutazione della convenienza economica di ciascuna operazione da parte della società stessa.

Con riferimento all'articolo 16, evidenzio che si è provveduto, al fine di assicurare celerità negli interventi relativi alla rete viaria della regione Sicilia, ad attribuire al commissario straordinario, già previsto all'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 (cosiddetto « decreto sblocca cantieri »), nuovi e maggiori poteri.

Con riferimento all'articolo 33, evidenzio che, al fine di sostenere la ripresa dell'attività economica della regione Liguria, si è provveduto a finanziare anche per l'anno 2020 il rinnovo del parco dei mezzi destinati al trasporto pubblico locale e utilizzati nella città metropolitana di Genova, stanziando la somma di 20 milioni di euro, e ad estendere a tutti gli scali del sistema portuale del Mar Ligure occidentale le misure già previste per il porto di Genova. Faccio riferimento all'autorizzazione per la fornitura di lavoro portuale temporaneo del porto di Genova, per la quale si estende l'ambito di applicazione agli scali del Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, prolungando a sei anni la durata delle autorizzazioni in essere e incrementando i sussidi per questa tipologia di impiego (per i quali si è incrementato da 2 a 3 milioni di euro il contributo corrisposto all'Autorità portuale). Sono interventi che si affiancano, ovviamente, alle misure previste all'articolo 15, che consentono la possibilità per le amministrazioni territoriali della Liguria, nonché per la camera di commercio di Genova e l'Autorità del sistema portuale del Mar Ligure occidentale, di assumere personale a tempo determinato entro determinati limiti, anche in deroga ai vincoli di contenimento della spesa di personale previsti dalla normativa vigente, stanziando all'uopo 10 milioni di euro.

Con specifico riguardo all'articolo 35, ritengo opportuno preliminarmente illustrare i principali dati che caratterizzano il settore autostradale. Attualmente la dotazione autostradale del Paese è pari a circa 6.950 chilometri, di cui 5.880 sono assentiti in concessione a 22 società sulla base di atti convenzionali. In conseguenza delle operazioni di fusione aziendale perfezionate,

alcune società risultano titolari di più rapporti concessori, che rimangono comunque autonomi. È il caso della concessione relativa all'Autocamionale della Cisa, incorporata nella società SALT Spa, e della concessione autostradale Torino-Savona A6, incorporata nella società Autofiori Spa.

In attuazione del principio di federalismo stradale, introdotto nel comma 289 dell'articolo 2 della legge finanziaria 2008, l'ordinamento nazionale ha previsto anche l'esecuzione di tratte autostradali regionali per le quali la funzione di soggetto concedente è esercitata da società miste, partecipate in misura paritaria da ANAS e dalle Regioni. Le tratte autostradali regionali attualmente in esercizio sono costituite dal collegamento autostradale Milano-Bergamo-Brescia (Brebemi), per un'estensione di 62 chilometri, e dalla tangenziale est esterna di Milano (TEEM), per un'estensione di 33 chilometri. Sono invece in fase progettuale o di esecuzione ulteriori autostrade regionali come la Pedemontana lombarda, di cui il lotto funzionale di 41 chilometri è in esercizio, la Pedemontana veneta e l'Autostrada cispadana. La rete con caratteristiche autostradali include inoltre 953 chilometri di tratte gestite in regime di libera circolazione da ANAS Spa.

Le concessioni si caratterizzano per una marcata frammentarietà e disuguaglianza dimensionale delle tratte gestite, che variano dai 22 chilometri della tangenziale di Napoli agli oltre 2.857 chilometri per la società Autostrade per l'Italia Spa. Per garantire in prospettiva l'applicazione di modelli concessori maggiormente efficienti l'Autorità di regolazione dei trasporti ha condotto uno studio sugli ambiti ottimali delle tratte, dal quale è emerso il raggiungimento di dimensioni ideali ricomprese nell'intervallo tra 150 e 300 chilometri. Tale parametro è stato considerato come riferimento nelle procedure di gara in corso che riguardano il riaffidamento delle autostrade A10 e A12, nonché delle autostrade A5 e A21.

Relativamente ai profili gestionali, gli ultimi dati aggregati disponibili sono riferibili all'anno 2018 ed evidenziano una domanda di traffico pari a 83 miliardi di chilometri percorsi, con una differenza mi-

nima rispetto al 2017. Appare utile evidenziare che la flessione della domanda verificatasi fino al 2013, per effetto della sfavorevole congiuntura economica, risulta integralmente recuperata con volumi corrispondenti al periodo pre-crisi. Il trasporto su strada risulta ampiamente la modalità più impiegata e riguarda oltre l'80 per cento dei trasferimenti delle merci e delle persone.

I ricavi netti da pedaggio generati dall'intero settore nel 2018 ammontano a 6.078 milioni di euro, in aumento del 3 per cento circa rispetto all'esercizio precedente per effetto della favorevole dinamica della domanda di traffico. I livelli tariffari applicati agli utenti invece non hanno subito modifiche nel 2019 e nel 2020, con la sola eccezione di alcune tratte marginali. I ricavi di settore riferibili alle gestioni accessorie (vale a dire le aree di servizio) sono quantificabili mediamente in 450 milioni di euro annui. Una quota parte dei ricavi da pedaggio è devoluta allo Stato in attuazione delle norme di legge, che prevedono la corresponsione di un canone di concessione, pari al 2,4 per cento, di un canone per le attività collaterali e, per alcune società, di un corrispettivo previsto contrattualmente. Tutte le entrate corrisposte nel 2018 per le richiamate voci ammontano a complessivi 873 milioni di euro. Considerando anche l'incidenza delle imposte dirette e indirette, le entrate statali rivestono circa il 35 per cento delle entrate da pedaggio. I costi di produzione si attestano a circa 3.117 milioni di euro e, nel corso del 2018, hanno registrato un incremento del 3 per cento su base annua. Appare utile evidenziare che la composizione dei costi operativi risulta ascrivibile sostanzialmente a tre voci, rappresentate dalle spese di personale, dagli oneri manutentivi e dalle spese per servizi. La spesa per le manutenzioni nel 2018 è risultata pari a 727 milioni di euro, in linea con i valori degli anni precedenti. In conseguenza delle disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai concessionari nello scorso mese di novembre, i programmi di manutenzione ordinaria per l'anno 2020 contemplano un significativo

incremento di spesa rispetto agli anni precedenti, che è attualmente previsto in 1 miliardo di euro, con una variazione percentuale in aumento rispetto ai valori medi degli anni precedenti di circa il 30 per cento. Il risultato netto di esercizio a livello aggregato dell'anno 2018 è risultato pari a 1.214 milioni di euro, in diminuzione del 23 per cento rispetto al 2017. La spesa per investimenti nel 2018 si attesta attorno ai 983 milioni di euro e registra un incremento di circa il 2,6 per cento rispetto al 2017. I dati storici evidenziano investimenti superiori agli anni precedenti che risentono della spesa connessa al potenziamento della tratta Bologna-Casalecchio-Barberino (la cosiddetta « variante di valico »). L'avanzamento di spesa per investimenti relativi a nuove realizzazioni risulta strettamente connesso al perfezionamento delle procedure approvative, con il coinvolgimento di una pluralità di amministrazioni. Si tratta delle procedure approvative di progetti che prevedono la partecipazione di enti pubblici e amministrazioni dello Stato (alla conferenza dei servizi partecipano, fra gli altri soggetti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'ambiente, il Ministero dei beni culturali e gli enti territoriali). Numerose indagini condotte in passato da molteplici istituti di ricerca hanno evidenziato gli ampi tempi richiesti per il perfezionamento delle fasi approvative, mediamente superiori alle stesse fasi realizzative delle opere previste.

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. Con la legge n. 729 del 1961 è stata regolata la costruzione della maggior parte della rete autostradale, che è stata eseguita attraverso operatori economici pubblici o comunque riconducibili ad enti pubblici. Ai fini di escludere un eccessivo utilizzo del territorio la successiva legge n. 492 del 1975 ha previsto la sospensione della costruzione di nuove tratte autostradali,

confermata anche dalla legge 12 agosto 1982, n. 531, recante il piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e riassetto del settore autostradale. Con l'articolo 10 della legge n. 537 del 1993 è stata sancita la natura privata dell'attività svolta dalle società concessionarie autostradali e la contestuale esclusione della garanzia dello Stato per la contrazione di mutui. A seguito della richiamata disposizione la partecipazione pubblica nelle società concessionarie autostradali è stata progressivamente sostituita dalla partecipazione degli operatori privati, sia attraverso le operazioni di dismissione di partecipazioni operate direttamente dallo Stato, sia mediante l'acquisizione di quote detenute da una molteplicità di enti pubblici.

Per adeguare la gestione dei rapporti concessori alla mutata natura degli operatori, l'articolo 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, ha demandato al CIPE l'emanazione di norme rivolte alla revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, anche alla revisione delle tariffe autostradali. Le delibere di regolazione del CIPE in materia tariffaria improntate al principio del *price cap* sono state recepite nello schema di convenzione novativa, approvato con prescrizioni e raccomandazioni dal Consiglio di Stato e utilizzato come riferimento unitario per tutti gli aggiornamenti degli atti convenzionali, intervenuti dapprima con Autostrade Spa nell'agosto 1997 e, successivamente, per le restanti società concessionarie autostradali. Tali convenzioni sono state approvate con decreti interministeriali registrati dalla Corte dei Conti.

Durante il primo decennio degli anni Duemila gli atti convenzionali 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. Le disposizioni della legge n. 296 del 2006 sono state trasfuse nello

schema di convenzione unica, che ha assunto valenza conservativa per i profili preesistenti delle convenzioni originarie e innovativa per gli elementi aggiuntivi. Come noto, l'efficacia di tali atti convenzionali, in deroga al procedimento ordinariamente previsto, è stata stabilita mediante una specifica disposizione di legge: l'articolo 8-*duodecies* del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, introdotto in sede di conversione in legge del decreto.

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 diseguale ha generato incertezza nell'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 sul settore autostradale e, da ultimo, anche nell'indagine recentemente conclusa dalla Corte dei conti. Quest'ultima indagine pone 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. Come si legge nella relazione della Corte dei conti, che cito testualmente, « Il codice civile dispone la nullità di patti che escludono o limitano preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o colpa grave, mentre il codice dei contratti prevede che, qualora la concessione sia risolta per inadempimento del concessionario, trova applicazione l'articolo 1453 del codice civile. Le convenzioni vigenti tuttavia hanno stabilito rilevanti oneri economici a carico del concedente in assenza della definizione edittale di situazioni di violazione degli obblighi di per sé da considerare gravi, quali crolli e disfacimenti, anche nel caso di esercizio di provvedimenti caducatori quali revoca, risoluzione o recesso. Infatti è previsto un in-



dennizzo in favore della concessionaria decaduta in ogni caso di recesso, revoca o risoluzione, anche per inadempimento del concedente, e/o comunque cessazione anticipata del rapporto di convenzione pur indotto da atti e fatti estranei alla volontà del concedente, anche di natura straordinaria e imprevedibile ».

In altri termini, per effetto dell'approvazione per legge delle convenzioni è stato previsto, in deroga ai principi fondamentali dell'ordinamento, che al concessionario inadempiente dovesse riconoscersi un importo a titolo di indennizzo, rapportato comunque ai ricavi attesi per il periodo residuo di concessione, subordinando l'efficacia dei provvedimenti di recesso, revoca o risoluzione al previo pagamento di detto importo.

In tale contesto si inseriscono le iniziative e le attività di questo Esecutivo dirette, in ragione dell'ingiustificato squilibrio delle attuali convenzioni a favore dell'operatore privato e dell'incompletezza di molte previsioni, ad attuare una profonda revisione della disciplina vigente in ossequio ai principi di trasparenza, chiarezza, semplicità e omogeneità di applicazione, nonché di affermazione della prevalenza dell'interesse pubblico relativo alla piena sicurezza e funzionalità della rete autostradale. I recenti episodi verificatisi su alcune tratte in corrispondenza di gallerie hanno ulteriormente confermato la necessità di definire in modo dettagliato, sia attraverso l'integrazione degli atti convenzionali sia mediante apposite linee guida, i livelli di sicurezza e di qualità del servizio che i concessionari devono garantire.

Relativamente alla definizione dei parametri inerenti alla funzionalità dei viadotti, così come per la predisposizione dei programmi di manutenzione ordinaria, sono intervenute direttamente per sollecitare l'adozione delle apposite linee guida, elaborate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con la collaborazione di primari istituti universitari. Tali atti di indirizzo, già vincolanti in quanto diretti ad esplicitare il contenuto di obblighi dei concessionari, verranno espressamente inseriti negli atti convenzionali in occasione del loro aggior-

namento e definiranno un quadro di riferimento chiaro e omogeneo.

Quanto alla specifica disciplina contenuta nell'articolo 35, evidenzio che essa assume una valenza generale, definendo il percorso da seguire in caso di decadenza, revoca o risoluzione di una concessione autostradale e ristabilendo un contesto di maggior certezza e omogeneità di condizioni, in coerenza con gli obiettivi programmatici dell'indirizzo politico. Inoltre, le disposizioni del citato articolo possono trovare applicazione in tutte le fattispecie per le quali il modello concessorio dovesse risultare non più coerente con le finalità di interesse pubblico e, in conseguenza, dovesse risultare necessario procedere alla realizzazione o gestione delle infrastrutture secondo un altro schema operativo (ciò potrà consentire la realizzazione di interventi attesi da decenni, come la Ragusa-Catania o il corridoio autostradale tirrenico). Si prevede anche che, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario e per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS Spa possa assumere la gestione delle infrastrutture stradali e autostradali, ivi incluse quelle a pedaggio. In tal modo si esclude che il concessionario scaduto in ragione del perdurante esercizio di fatto possa porre in essere azioni strumentali anche di natura giudiziale, con le quali mantenere indefinitamente la gestione conseguendone i relativi benefici economici. Al contempo viene superato il vincolo di subordinare il trasferimento dell'infrastruttura al contestuale pagamento dell'eventuale indennizzo da subentro.

L'eventuale gestione da parte di ANAS consiste nella prosecuzione e svolgimento di tutte le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché nell'effettuazione delle attività di investimento finalizzate alla riqualificazione o all'adeguamento, ivi comprese quelle necessarie per garantire la sicurezza delle infrastrutture. Al contempo, nella prospettiva di assicurare l'economicità dell'azione amministrativa e la riduzione dei tempi di avvio di lavoro, si consente ad ANAS di acquisire

dal concessionario cessato gli atti progettuali per interventi assentiti in concessione, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Più nel dettaglio le modalità di svolgimento della gestione provvisoria ed eventuale a carico di ANAS saranno regolate con apposito decreto interministeriale.

L'articolo 35 disciplina, inoltre, il caso in cui l'estinzione della concessione derivi da un inadempimento del concessionario, prevedendo che la regolazione dei rapporti economici sia definita ai sensi dell'articolo 176, comma 4, lettera a), del decreto legislativo n. 50 del 2016 (codice degli appalti). Anche in questo caso si tratta di un intervento finalizzato in primo luogo a colmare una lacuna dello stesso articolo 176 del codice, che disciplina soltanto le conseguenze patrimoniali derivanti dall'annullamento d'ufficio della concessione per vizio non imputabile al concessionario, da risoluzione per inadempimento dell'amministrazione aggiudicatrice, ovvero da revoca della concessione per motivi di interesse pubblico. Per contro, manca una regolamentazione specifica con riguardo a ipotesi nelle quali la decadenza, la revoca o la risoluzione derivino da grave inadempimento del concessionario. Conseguentemente è stato previsto che, in tale ultima ipotesi, al concessionario possa essere riconosciuto il valore delle opere realizzate, maggiorato degli oneri accessori al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i soli costi effettivamente sostenuti. Si tratta di una previsione che, nell'individuare l'importo massimo astrattamente riconoscibile al concessionario in caso di anticipata cessazione della concessione per fatto a lui imputabile, non deve essere in alcun modo intesa come certezza per lo stesso di ottenere l'importo in parola. Infatti, secondo le regole generali in materia di inadempimento contrattuale, il debitore che non esegue esattamente la prestazione dovuta è tenuto anche al risarcimento del danno. Pertanto, l'indennizzo previsto dall'articolo 35 ben potrà essere

assorbito, in tutto o in parte, da quanto dovuto in concreto dal concessionario al concedente a titolo di risarcimento del danno. Al contempo, mediante la previsione di cui al citato articolo 35, si è provveduto ad assicurare l'uniformità delle diverse concessioni, prevedendo la sostituzione automatica di tutte quelle clausole convenzionali approvate per legge di contenuto difforme e che, mediante un sostanziale ribaltamento del rapporto tra tutela dell'interesse privato e tutela dell'interesse pubblico, riconoscono un trattamento di assoluto favore per il concessionario, ancorché gravemente inadempiente ai propri obblighi. In sintesi, si è provveduto ad eliminare attraverso una disposizione di legge una situazione di privilegio attribuita, sempre per legge, ad alcuni concessionari. Conseguentemente non vi è stata alcuna violazione del principio «*pacta sunt servanda*» né una modifica in senso retroattivo di una regolamentazione di tipo pattizio, vieppiù in considerazione del fatto che la disposizione è destinata ad esplicare i propri effetti con esclusivo riguardo ai provvedimenti di decadenza, di revoca o di risoluzione delle concessioni che verranno adottati in data successiva al 31 dicembre 2019, che è la data di entrata in vigore della disposizione.

In altri termini, come già evidenziato, si è inteso ristabilire un giusto equilibrio tra l'interesse pubblico e quello privato, fortemente sbilanciato nell'attuale convenzione a favore del concessionario, tenendo conto del fatto che l'efficacia della stessa è stata disposta per legge.

Da ultimo, sempre nell'ottica di eliminare gli squilibri nei rapporti con i concessionari, si è stabilito che l'efficacia dei provvedimenti di revoca, decadenza o risoluzione della convenzione non sia subordinata al pagamento dell'indennizzo eventuale dovuto al concessionario, consentendo in tal modo al concedente di rientrare nella piena disponibilità del bene pubblico, ove restituito nella sua integrità dal concessionario-custode, e al suo affidamento ad un nuovo operatore economico. Inoltre, un'attenzione particolare è stata dedicata anche alla materia dei controlli e

della vigilanza in materia di sicurezza delle infrastrutture e sull'attività dei concessionari. A tale riguardo evidenzio che l'ANSFISA (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali), in conseguenza dell'entrata in vigore dello statuto e del regolamento, sarà in grado di svolgere le funzioni ad essa assegnate dalla legge (in particolare dal decreto-legge n. 109 del 2018, il cosiddetto « decreto Genova »). Infatti si è provveduto a completare l'iter di adozione dello statuto e del regolamento e di nomina di un nuovo direttore e ad espletare l'interpello per l'individuazione delle prime 61 unità di personale che si affiancherà a quelle dell'ANSF (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie). È inoltre programmata l'assunzione di ulteriori unità di personale previste per legge. Al contempo, con l'ultima legge di bilancio, al fine di assicurare la continuità dell'attività di vigilanza sui concessionari della rete autostradale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato autorizzato ad assumere nell'anno 2020, a tempo indeterminato, in aggiunta alle facoltà assunzionali previste a legislazione vigente e nei limiti della dotazione organica vigente, fino a 50 unità di personale di livello non dirigenziale. Infine rappresento che sono già state avviate le necessarie procedure che prevedono sia l'indizione di nuovi concorsi sia l'ampliamento dei posti messi a concorso, nonché lo scorrimento delle graduatorie di concorsi già banditi.

Ho potuto vedere che durante la giornata odierna vi sono state inoltre audizioni di alcuni professori universitari in materia di diritto costituzionale e diritto pubblico che hanno segnalato l'esistenza di profili di legittimità costituzionale dell'intero decreto-legge in esame per violazione dell'articolo 77 della Costituzione e di alcune disposizioni per violazione degli articoli 3, 23, 24, 41 e 117, primo comma, della Costituzione. Senza voler condizionare il dibattito sul punto evidenzio che, in data 9 gennaio, la Camera ha respinto le questioni pregiudiziali al riguardo. Ad ogni modo intendo rassicurare che l'operato del Governo è pienamente rispettoso delle previsioni co-

stituzionali anche per quanto concerne le disposizioni di cui al Titolo V e i principi in esse contenuti.

Vorrei essere chiara in merito, non c'è alcuna violazione del principio di uguaglianza né del principio di retroattività della legge e della certezza del diritto né della libertà dell'iniziativa economica o della tutela della proprietà privata. Come ho già evidenziato, si è provveduto a disciplinare il procedimento che consegue all'adozione di provvedimenti di decadenza, revoca o risoluzione di concessioni autostradali, prevedendo un intervento eventuale di ANAS, che, oltre ad essere pienamente compatibile con la natura di società pubblica, è anche coerente con le funzioni istituzionali e con l'ordinamento giuridico sovranazionale. In secondo luogo si è provveduto a disciplinare gli effetti di natura economica derivanti da ipotesi di decadenza, di revoca o di risoluzione delle concessioni autostradali per inadempimento del concessionario, colmando sul punto una lacuna presente nel nostro ordinamento. In considerazione dell'eterogeneità delle discipline applicabili ai concessionari, anche in ragione dell'approvazione per legge di alcune convenzioni, si è reso necessario un intervento di tipo legislativo. Infine, quanto all'ipotizzata violazione del principio della libertà di iniziativa economica e della tutela della proprietà privata, evidenzio che non c'è alcun tipo di volontà espropriativa, ma soltanto l'esigenza di assicurare che l'inadempimento degli obblighi assunti determini conseguenze anche per il patrimonio dell'inadempiente, così come è previsto per la generalità dei consociati, e non già un fatto del tutto neutro.

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

**MASSIMO GARAVAGLIA.** Grazie, Ministro. Vorrei porre due questioni, una sulle concessioni e una su Alitalia, che è attinente.

Sulle concessioni ci sembra di capire dal suo lungo e approfondito *speech* che sostanzialmente non si decide e si rinvia.



D'altronde sappiamo che il mondo è fermo fino al 26 gennaio, poi il 27 riparte! Però ci sono un paio di cose da chiarire. Vorrei anzitutto un chiarimento sul passaggio del suo intervento in cui ha affermato che il bene sarà restituito nella sua integrità; ciò parrebbe far intendere che, prima di un'eventuale revoca, vanno svolti dei lavori per restituire il bene nella sua integrità e questo potrebbe far pensare che tale operazione non avrebbe un effetto immediato.

Sappiamo tutti la necessità che ha questo Paese di fare investimenti in questo settore; ANAS ci ha riferito « simpaticamente », in una precedente audizione, che il 40 per cento delle ditte con cui ha svolto dei lavori sono fallite; quindi è un problema! Non ritenete opportuno e necessario intervenire sul benedetto articolo 4 del decreto-legge n. 124 del 2019 (cosiddetto decreto fiscale), che blocca la spesa di investimenti? È stato detto da chiunque! Chiunque vive nel mondo normale sa che, con quell'articolo, di investimenti e di lavori non se ne fanno sostanzialmente più. Quindi, quella percentuale di ditte fallite è destinata ad aumentare in maniera esponenziale. Dato che si interviene con una proroga, perché non proroghiamo quel termine di novantanove anni e non ci pensiamo più?

L'altro tema riguarda Alitalia. Alitalia è una sua competenza, perché la continuità territoriale rientra nella competenza del suo Ministero. Il Ministro competente per l'altra parte ci dice che a maggio non succede niente; entro maggio si esperisce una gara. Sono scappati tutti, ma una gara si farà! Ora, dato che le risorse sono limitate e a termine e, quindi, destinate a finire, considerato che uno *spread* di quell'entità in relazione a questo prestito equivale a dire che quel prestito non verrà mai restituito — altrimenti non metti uno *spread* fuori mercato (questo è pacifico!) — mi piacerebbe sapere che succede il giorno dopo. Penso che questo sia un tema che il suo Ministero dovrebbe affrontare proprio perché la continuità territoriale è sua competenza. Così fermiamo gli aerei!

STEFANO FASSINA. Ringrazio la Ministra per l'esposizione molto utile, perché,

oltre a delineare un quadro analitico di dati, fornisce anche una ricostruzione giuridica e legislativa importante, che consente di ritrovare un filo in quello che è avvenuto.

Sono assolutamente consapevole degli ostacoli che il Governo — e, in particolare, chi è a capo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — incontra nell'affrontare un capitolo che dobbiamo riconoscere, senza particolare diplomazia, che nel quarto di secolo che abbiamo alle spalle, soprattutto a partire dal 2008 (ma anche prima), ha garantito delle rendite stratosferiche ai concessionari. Nella precedente audizione, AISCAT si è fatta supportare da un eccellente professore di diritto costituzionale, che ha anticipato a queste Commissioni gli elementi dei ricorsi, quasi con un atteggiamento — per usare una parola un po' forte — intimidatorio nei confronti del legislatore a proseguire su questa strada, quasi a voler far intendere che si incontreranno tanti di quegli ostacoli giuridici che sarebbe meglio lasciar stare.

La questione che pongo è che dobbiamo evitare due atteggiamenti, che non erano nella sua relazione, ma che sono presenti nel dibattito: da un lato un atteggiamento aggressivo e quasi punitivo nei confronti di un concessionario, come se ci fosse un problema morale o una questione specifica legata alla drammatica vicenda del ponte di Genova; dall'altro, un atteggiamento difensivo, come se fosse il legislatore, a tutela dell'interesse generale, a doversi giustificare di un intervento che, con grande approssimazione, con grande fatica, prova a ripristinare, dopo un così lungo periodo, il primato dell'interesse pubblico sull'interesse privato. Non siamo noi che ci dobbiamo giustificare, sono quei signori che hanno goduto e continuano a godere di rendite enormi a dover riconoscere che il quadro è cambiato.

Lei ha richiamato giustamente la determinazione della Corte dei Conti, che non è un ufficio studi! E non si tratta di una relazione, ma di una determinazione che contiene dati — lei ha ricordato solo il 2018 e il 2019 — agghiaccianti. Li ho ricordati prima, li richiamo nuovamente in breve.

Sono tre i dati agghiaccianti che rendono chiaro il livello di rendita inaccettabile che non giustifica alcuna difesa di diritti acquisiti né minacce di ricorsi alla Corte costituzionale: a fronte di un'inflazione a zero nel quinquennio 2012-2017 — coperto dall'analisi della Corte dei Conti — si registra un aumento delle tariffe del 14 per cento. Avranno fatto tanti investimenti! Hanno bisogno di recuperare sui costi che hanno sopportato! Gli investimenti erano oltre 2 miliardi nel 2012, mentre sono 960 milioni nel 2017. Quindi c'è stato un dimezzamento degli investimenti! E dove è andato a finire questo delta? È andato a finire sull'utile netto, che aumenta di oltre mezzo miliardo, del 55 per cento, in relazione al periodo considerato. Nessuna attività economica priva di rischio, com'è la gestione delle autostrade, ha rendimenti analoghi. Forse la criminalità organizzata riesce ad avere rendimenti superiori.

Arrivo al punto e concludo. A me pare che siamo di fronte a un modello, non a fatti o inadempimenti specifici che siano in grado di giustificare o meno il mancato rispetto della regola. Stamattina è stato argomentato bene, e invito i colleghi, che non hanno avuto modo di essere presenti, a recuperare il contenuto di quelle audizioni svolte nelle Commissioni al riguardo: — il modello *price cap* — che lei ha richiamato nella sua relazione — non funziona, ha incentivi distorti, comporta la minimizzazione dei costi! E non è solo la formula di determinazione delle tariffe che non va: è il modello, è quel tipo di modello che non va! Ora, mi rendo conto che non siamo in una fase rivoluzionaria, però occorre ripristinare un minimo di primato dell'interesse pubblico.

Proprio per non avere un atteggiamento difensivo e giustificativo, andrebbe considerata l'opportunità di non prevedere necessariamente la temporaneità della gestione di ANAS delle concessioni revocate; potrebbe darsi che, rivedendo quel modello, la gestione di ANAS possa essere la soluzione ottimale; quindi, mi chiedo perché vincolarsi necessariamente alla temporaneità, così come previsto nell'articolo 35 del provvedimento in esame. Può darsi che

la temporaneità sia necessaria, ma può darsi che non lo sia. Si potrebbe considerare che, una volta rivisto quel modello — che andrebbe rivisto, non perché si vuole punire qualcuno, ma perché si inserisce in un quadro che comporta incentivi distorti — si proceda lungo un'altra strada.

Mi piacerebbe che si considerasse questa come una grande opportunità. Non si tratta di realizzare operazioni emotive e punitive nei confronti di qualcuno, ma di rivedere, sulla base di una razionalità economica, un modello che palesemente non funziona; non funziona sulla qualità dei servizi, non funziona perché gli interessi privati prevalgono sugli interessi pubblici.

LUIGI MARATTIN. Chiedo scusa alla Ministra, perché lei molto probabilmente stava dando una implicita risposta alla mia domanda proprio mentre stavo entrando in aula; non avendo un testo scritto alla sua audizione — anzi, approfitto per chiedere se può cortesemente consegnarlo — probabilmente sono costretto a farla ripetere, ma è un concetto al quale noi teniamo particolarmente.

Una piccola premessa, anche sulla base dell'ultimo intervento svolto. Le audizioni non sono mai occasione di dibattito fra colleghi, però, se ce n'è l'occasione, difficilmente si resiste a certe tentazioni. In questa sede noi dobbiamo porci un problema molto chiaro, ovvero se la norma o le norme che hanno a che fare con le concessioni autostradali previste in questo decreto-legge sono innanzitutto costituzionalmente corrette (anche se — come lei ricordava — il Parlamento si è già espresso sulle pregiudiziali di costituzionalità), o abbiano formulazione tale da resistere a eventuali giudizi di costituzionalità e, soprattutto, se siano norme che servono a risolvere il problema. In questi giorni abbiamo detto chiaramente che per noi il problema va diviso chiaramente in due: da una parte, vi è la questione dell'accertamento della responsabilità per quanto accaduto al ponte Morandi il 14 agosto 2018 e vi sono le azioni conseguenti da compiere con tutta la durezza del caso, una volta che le responsabilità siano state accertate. Evidentemente, è in corso una riflessione di mag-

gioranza su cosa significhi esattamente l'accertamento di queste responsabilità. Ma poi c'è un'altra questione — che non voglio sovraordinare rispetto a quella appena richiamata, perché non c'è niente di sovraordinato rispetto a un evento in cui muoiono quarantatré persone, però dal punto di vista della politica pubblica ha una certa rilevanza — che è quella di chiederci se l'attuale assetto di regolazione delle concessioni autostradali sia o no quello migliore possibile.

È evidente a tutti che l'assetto attuale non è quello migliore possibile. Ho sentito la rappresentazione secondo cui il fatto che non siamo in una situazione ottimale è il risultato di un privato cattivo che è andato contro l'interesse pubblico, dimenticando che è semplicemente il risultato di una cattiva regolamentazione. Quando il metodo di calcolo della tariffa è tale per cui io remunero in forma più o meno fissa ed elevata rispetto ad attività *risk free* — come veniva ricordato —, gli investimenti programmati e non quelli effettivamente realizzati è purtroppo tragicamente razionale che questo sistema porti a un sottodimensionamento della manutenzione. Se io programmo di fare cento e poi spendo cinque e vengo remunerato comunque sui cento, è razionale che faccia zero! Altro che cinque! Ma questo non è il risultato di un privato cattivo, dove invece ovviamente dall'altra parte c'è il pubblico che è circondato da fiori e da arpe che suonano, perché è sempre tutto bello! È il risultato del pubblico che ha sbagliato sistema di regolamentazione. Ergo, come *policy makers*, come legislatori, noi dobbiamo porci l'obiettivo di cambiare quel sistema di regolamentazione.

Lei — ed è la parte dell'audizione che mi sono perso, però concentro la mia domanda su questo punto — ha ricordato come sia perfettamente possibile per la politica da oggi intervenire sul cambio del metodo di regolazione, fermo restando quanto dicevo prima sull'accertamento delle responsabilità connesse alla tragedia del ponte Morandi. Se ci poniamo il problema di cambiare strutturalmente il modo in cui vengono regolate le concessioni autostra-

dali, il momento di farlo è adesso, perché è scaduto il periodo regolatorio (per questa e per altre quindici concessioni) e perché abbiamo un soggetto terzo che, come al solito in questo Paese, quando si tratta di autorità indipendenti, introduciamo con enorme ritardo. Infatti, l'Autorità di regolazione dei trasporti — che è stata introdotta nel 2012 nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481. ha esattamente ricordato — credo sia la delibera n. 16 del 2019 — come si debba fare per risolvere tutti i problemi che, probabilmente, sono stati la causa del crollo del ponte Morandi.

La domanda è — forse lei ha già fornito la risposta al riguardo, ma le chiedo eventualmente di ripeterla — se il Governo, il suo Ministero, lei stessa, intenda dare corso a questa finestra che si è aperta. Ovviamente anche quello è un rapporto bilaterale, non lo può fare in maniera unilaterale il Governo, ma cosa osta ad agire immediatamente in questo senso, visto che abbiamo la finestra e abbiamo il quadro giuridico adatto? Infatti, ciò non implica alcun cambiamento dei contratti in corso, perché all'interno di una concessione trentennale è previsto che alla scadenza del periodo regolatorio si possa intervenire; inoltre, c'è un soggetto terzo deputato per legge a fare queste cose che ci dice come agire; la nostra valutazione di merito sull'appropriatezza di questo metodo, peraltro, è positiva per quanto concerne l'efficiamento, la riduzione dei pedaggi, l'aumento dell'investimento in manutenzione, la corretta manutenzione. Si tratta di voler cambiare strutturalmente e di perseguire l'interesse pubblico, che non è stato perseguito per colpa di una cattiva regolamentazione da parte del pubblico, non perché è stato in corso un confronto fra angeli e demoni, dove il demone è sempre il privato e l'angelo è sempre il pubblico. Fra l'altro, noi abbiamo detto più volte che non vorremmo essere costretti a scendere così in basso, per misurare l'efficienza relativa fra gestore pubblico e gestore privato, facendo la contabilità dei viadotti crollati. Dico questo sempre per dire che non stiamo par-

lando dello scontro fra angeli e demoni, perché i viadotti li hanno fatti crollare tragicamente gli angeli e i demoni.

Non è un terreno di scontro ideologico, stiamo cercando di capire come intervenire per migliorare la situazione e, visto che ci sono le carte sul tavolo per farlo, chiedo di conoscere qual è la valutazione del Governo e del suo Ministero sulla tempistica e sulla modalità di azione in questo senso.

RAFFAELLA PAITA. L'intervento del collega Marattin mi permette di focalizzare alcune questioni, perché molte sono già state sottolineate da lui.

Questa è una cornice all'interno della quale c'è l'ipotesi di alternativa gestionale, qualora dovesse avvenire la revoca. Io però ho il dovere, in questo contesto, di chiedere al Ministro qualcosa di più chiaro, perché noi leggiamo costantemente, nell'ambito delle dichiarazioni a mezzo stampa, volontà esplicite da parte di esponenti del Governo di procedere nel senso della revoca, mentre non sono affatto chiare le eventuali valutazioni delle conseguenze che potrebbero determinarsi in caso di contenziosi e in caso di ricadute penali, che inevitabilmente avrebbero una conseguenza sui cittadini. Quindi, la prima domanda è relativa a una certa chiarezza: il Governo ha deciso o non ha deciso sul tema delle revoche? Nel caso, ha valutato le conseguenze che potrebbero derivare, puntualmente e in modo chiaro?

La seconda domanda è relativa agli investimenti. Marattin ha svolto un ragionamento molto preciso sul tema della tariffazione, io però ho anche l'obbligo di chiedere un'altra cosa. Facciamo l'esempio di Genova, perché è un esempio molto importante sia in riferimento ai fatti che sono accaduti sia alle conseguenze che potrebbero determinarsi. Nella convenzione tra Ministero e Autostrade per l'Italia è prevista una serie di opere — come per esempio la gronda — che hanno una funzione fondamentale, e l'avrebbero avuta anche in riferimento a ciò che è accaduto, e che, nel caso di revoca di concessione, rimangono investimenti utili al Paese e a quel territorio. Le chiedo, dunque, chi realizzerà quegli investimenti nel caso di revoca. Se, pa-

radossalmente, oltre alla caduta del ponte Morandi, in quel territorio non riuscissimo a risolvere i problemi strutturali, che da molto tempo esistono e che, a maggior ragione, con un auspicabile incremento del traffico trasportistico, dovrebbero esserci in futuro, sarebbe paradossale.

Terza domanda. L'ipotesi più strutturata che sta dentro il decreto « milleproroghe », come alternativa transitoria alla gestione delle autostrade, è l'individuazione del soggetto ANAS, che — ricordo a tutti — era il soggetto concedente prima del Ministero, aveva la funzione di controllo degli investimenti e delle opere realizzate. Pensiamo davvero che ANAS — nella condizione attuale, dal punto di vista gestionale, operativo, del personale, delle funzioni — possa essere un'alternativa alla gestione privatistica delle autostrade?

Quarta domanda. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha evidentemente bisogno di una riforma, perché il ruolo di regolamentazione sulle tariffe può essere esercitato certamente dall'Agenzia, a cui faceva riferimento il collega Marattin, però il tema dei controlli rimane comunque in capo al Ministero: che tipo di idea il Ministro si è fatto e come pensa di affrontare questa tematica? Ritengo che sia l'aspetto centrale e nevralgico di questa discussione che stiamo svolgendo.

Infine, quando si procederà — è la quinta domanda — alle gare in riferimento alle altre concessioni che nel frattempo sono scadute o che stanno scadendo? Infatti, ci sono proroghe in atto e questa discussione che stiamo svolgendo deve essere inquadrata su tutti i fronti aperti.

FABIO MELILLI. Ringrazio il Ministro. Le valutazioni che svolgono i colleghi inevitabilmente attengono a questioni rilevanti e credo che solo per questo vada ringraziato il Governo per aver dato l'occasione al Parlamento — l'argomento non si esaurirà naturalmente con questa audizione — di affrontare un tema che è di estrema rilevanza per il nostro Paese, anche al di là della vicenda che riguarda le concessioni autostradali. Ritengo che non possiamo non affrontare il tema dell'equilibrio, delicatissimo, tra capacità di go-



verno e di controllo da parte dello Stato e l'esercizio di concessioni private. È un tema che riguarda l'equilibrio tra pubblico e privato, che non si esaurisce sicuramente nella vicenda delle concessioni autostradali.

Mi pare che con nettezza il Ministro abbia posto in evidenza — sono d'accordo con l'analisi svolta dal deputato Marattin — la fragilità del ruolo del sistema pubblico rispetto al sistema privato, e la storia delle concessioni, nel dipanarsi delle norme che negli ultimi anni hanno caratterizzato il lavoro del Parlamento, sta a testimoniare quanto quell'equilibrio sia stato messo in discussione, dando poteri eccessivi e redditi al sistema dei concessionari e mettendo in luce la difficoltà del nostro Paese e del sistema pubblico di esercitare il potere di controllo cogente sul rispetto delle regole che presiedono al rapporto tra concedente e concessionario.

Vengo alla prima domanda. È giusto dire, Ministro, che le norme che noi oggi ci apprestiamo a discutere sono norme che erano necessarie prima? Perché questo Parlamento non si è posto la questione di cosa accadrebbe nel caso una revoca dovesse essere attuata? Credo che questo sia un tema rilevante rispetto alla nobiltà della legislazione del nostro Paese. Credo che il Ministro e il Governo abbiano fatto bene, seppur questo accade, come sempre, nel nostro Paese a valle di tragedie e non in condizioni di ordinarità; questo è il limite più grande probabilmente. Ma perché mai si è posto il problema di un'eventualità (domanda che ci dovremmo porre anche in altre occasioni, non soltanto in questo frangente)? La risposta che viene abbastanza spontanea è che probabilmente nessuno ha immaginato che potesse esistere, in uno Stato normale di diritto, un tempo dove ci potesse essere una revoca delle concessioni.

Il tema è rilevante e riguarda non soltanto le concessioni autostradali: il tema riguarda il mondo vastissimo del sistema delle concessioni, che vanno da quelle del demanio marittimo a quelle dell'etere. È un argomento che riguarda la fragilità della politica, dal momento che la tutela del bene pubblico ha riguardato i Governi di questo

Paese. Se non ci diciamo la verità, è difficile poi fare un'operazione, che può sembrare rivoluzionaria, ma che è soprattutto di dignità. Io credo che, al di là delle obiezioni di natura costituzionale, della scelta legittima, che ha fatto oggi anche AISCAT, di dare valore all'aspetto giuridico piuttosto che alla sostanza della questione, sia opportuno sapere — e questa è l'ultima domanda che pongo — se il Ministro non ritenga che questa debba essere l'inizio di una nuova stagione, che riguarda molto il suo Ministero. Non le auguro altri guai naturalmente, ho troppo affetto per augurarle altri guai, ma credo che il Parlamento dovrà porsi la questione del riequilibrio del rapporto tra pubblico e privato in numerosi ambiti delle nostre attività.

Nessuno immagina che dietro a questo aspetto — non credo che il Governo lo abbia dimostrato in questo momento — ci siano posizioni ideologiche nella discussione tra la scelta pubblica e la scelta privata nella gestione di un servizio, anche se si rinviene una certa anomalia. Posso dirlo da cittadino semplice: basta pensare a chi realizza le opere straordinarie necessarie ad un bene, quando si affida quel bene, in un regime sostanziale di monopolio (ad esempio, in caso di affitto, tali opere non le realizza chi prende in affitto una casa). Quindi, esiste una anomalia sulla quale dobbiamo riflettere, perché un conto è la gestione di un servizio, che è la manutenzione ordinaria del sistema autostradale, che si paga con la tariffa, un altro conto è ciò che riguarda gli investimenti. Si porrebbe, in quel caso, il tema, di cui discuteremo probabilmente anche in questo provvedimento con qualche emendamento dei colleghi parlamentari, della remunerazione, nonché la questione relativa alla modalità di svolgimento dei lavori, laddove ci si chiede se il concessionario debba svolgere lavori in proprio oppure li debba dare all'esterno mantenendo la logica della gara pubblica. Si aprirebbe, quindi, un'infinita discussione che forse dovremmo affrontare dal principio.

Ci torneremo e sarà bene avere qualche dato economico-finanziario, che per la Commissione V è dirimente, per le valutazioni



che dovremo svolgere nel prossimo futuro; nel frattempo, mi accontenterei di un'impressione del Ministro sulla cogenza e sulla necessità di questa norma, chiedendole se, con una norma di questa natura, colmiamo un vuoto normativo, o se c'è bisogno d'altro perché si ricostruisca armonia in questo sistema. Le chiedo, Ministro, se non ritenga che questa possa essere una questione che dobbiamo affrontare anche per altri settori che la riguardano.

MARIA ELENA BOSCHI. Grazie alla Ministra per la relazione molto puntuale che ha svolto.

Non vorrei deludere il collega Melilli, però effettivamente nella fase che stiamo svolgendo qui in audizione io credo che possa essere utile anche cercare di approfittare dell'occasione del confronto con la Ministra per esprimere alcune perplessità, anche giuridiche, e cercare tutti insieme, con il lavoro che dovremo affrontare nelle Commissioni riunite, eventualmente di migliorare la norma o di correggere alcune parti di essa che potrebbero effettivamente essere esposte a vizi di costituzionalità o comunque generare profili di problematicità anche da un punto di vista giuridico.

Io non credo che ascoltare dei costituzionalisti in audizione sia inutile, a prescindere dal fatto che il Parlamento si sia già espresso, come sempre avviene, sulla pregiudiziale di legittimità costituzionale attraverso un voto in Aula. Altrimenti non avrebbe senso neanche il lavoro che stiamo svolgendo insieme adesso e il confronto che facciamo nelle Commissioni riunite. Non si porrebbe nemmeno il tema. Peraltro, per rispetto anche alla professionalità dei costituzionalisti che sono stati auditi, io non credo che sia giusto parlare di una sorta di intimidazione al lavoro del legislatore: sono opinioni. Come sempre nel diritto ci sono opinioni diverse, non sempre si ha la certezza di quale sia quella corretta, ma penso che debba essere rispettato anche chi ha sollevato dubbi di incostituzionalità rispetto alla norma.

Chiederei soprattutto alla Ministra — anche se in parte ha già risposto indirettamente in via preventiva attraverso la sua relazione — se non è altrettanto preoccupata

dall'esposto che è stato presentato alla Commissione europea, perché chiaramente il rischio dell'apertura di una procedura di infrazione, come peraltro già avvenuto in passato, potrebbe causare un danno in termini economici al nostro Paese. Quindi credo che sia un aspetto da tenere in considerazione.

Così come non possiamo sottovalutare la questione — a prescindere dal fatto che possiamo considerarli soggetti interessati con interessi specifici e puntuali con riguardo alla vicenda della possibile revoca della concessione autostradale di cui stiamo discutendo, ma che comunque danno il segnale di una preoccupazione da parte di investitori stranieri importanti e qualificati — relativa alla possibilità di continuare a investire nel nostro Paese, laddove ci sono interventi legislativi che modificano il quadro giuridico in modo unilaterale. Questa è una preoccupazione che deve interessare tutti noi, non soltanto con riguardo al caso specifico, perché chiaramente può generare un clima più ampio ed estendersi anche ad altri settori.

Nel condividere alcune finalità che con la norma si vogliono perseguire, quindi anche una parte importante degli obiettivi che la Ministra ci ha esposto in questa sede, è opportuno chiedersi se questo sia lo strumento più efficace e più corretto per raggiungere quegli obiettivi che condividiamo o ci espone al rischio di danni addirittura maggiori.

Peraltro — non aggiungo altre considerazioni rispetto a quelle dei colleghi, che già hanno affrontato molti nodi — una delle questioni che affiorano sui giornali è anche quella, nel caso in cui davvero si arrivasse all'attuazione della norma così come previsto, quindi a un possibile subentro di ANAS come già stabilito, se davvero si pensa a un intervento legislativo che metta in sicurezza ANAS, quindi una sorta di scudo penale che riguarderebbe la gestione di ANAS, perché c'è tutto il tema della manutenzione pregressa e di come le conseguenze della eventuale mancata manutenzione pregressa possano dispiegare effetti ancora oggi. Questo è un punto altret-

tanto delicato nel discorso che stiamo affrontando.

Dobbiamo chiederci anche se, più che colmare una vera e propria lacuna, noi in questo momento stiamo facendo una scelta come legislatori che modifica un quadro giuridico e il rischio è di farlo non per il futuro, come è normale che sia: si cerca per il futuro di ovviare ad errori del passato — peraltro errori che noi non abbiamo fatto, non abbiamo condiviso, tantomeno la Ministra, quindi deve fare fronte a una situazione che non ha generato e che non ha assolutamente condiviso — oppure se il fatto di intervenire con efficacia che spiega i propri effetti anche in contratti in essere — tant'è vero che non sopravvivono per legge eventuali clausole che vengono considerate nulle laddove confliggenti — non ci esponga a rischi. Questa è la preoccupazione. Quindi non si tratta tanto di non condividere gli obiettivi della Ministra, ma di capire se lo stiamo facendo nel modo più giusto e più corretto.

BRUNO TABACCI. Ministro, io penso che la discussione che abbiamo avviato sia irta di difficoltà, però mi sembra che l'approccio di oggi sia positivo sia dal punto di vista giuridico-formale sia dal punto di vista sostanziale, ed è abbastanza lontano dalle polemiche furibonde di questi mesi, spesso dettate più da motivi contingenti che da una visione complessiva.

Poi dovremmo fare un'analisi approfondita di come siamo passati dallo Stato monopolista alla gestione di concessioni pubbliche, che sono avvenute in maniera non tranquilla. Se vogliamo essere onesti, sia quando parliamo di grandi concessioni o di piccole concessioni, quello che è accaduto è che lo Stato è retrocesso rispetto alla loro gestione, ma lo ha fatto sulla scorta di esigenze e di condizionamenti molto forti.

Nel caso della finanza pubblica c'è da dire che ad esempio il passaggio nei confronti dei concessionari, sia che essi fossero concessionari pubblici o grandi concessionari privati, perché le autostrade — come è noto — non sono tutte in mano a gestori privati, ci sono autostrade che sono in mano a gestori pubblici — è inutile che

facciamo i nomi, sappiamo benissimo di cosa stiamo parlando — e pure loro hanno applicato il *price cap* tenendo conto del fatto che gli investimenti erano quelli annunciati e non quelli realizzati. Lo dico perché mi è capitato di fare l'amministratore delegato di una piccola autostrada in concessione, quindi un po' di esperienza sul punto c'è.

Ma bisogna anche riflettere su un'altra cosa. Come noi non abbiamo solo i grandi concessionari ma anche i piccoli concessionari, perché le reazioni che abbiamo avuto nei confronti della direttiva Bolkestein a tutela delle piccole concessioni — che poi non sono tutte piccole — dimostra come lo Stato, o per ragioni di finanza pubblica o per ragioni elettorali, non si è comportato in difesa dell'interesse pubblico. Ha fatto un po' di confusione.

Mettere ordine a queste cose vuol dire essere liberi da condizionamenti, e non è una cosa facile. Anche da condizionamenti di comunicazione o di messaggi elettorali. Dobbiamo riuscire a fare un'operazione di questo genere, un'operazione di trasparenza, in questo caso costretti da una vicenda drammatica. Avremmo invece dovuto farlo sulla base di risultati che oggi la Corte dei Conti evidenzia e che erano sotto gli occhi di tutti, perché è ovvio che, se il *price cap* funziona secondo i meccanismi che sono stati a suo tempo individuati, e non si capisce bene se lo Stato sia stato catturato dai futuri concessionari o se invece gestisse nella piena autorevolezza della sua funzione, è perché qui c'è una commistione che non è facile da distinguere. Quando parla il presidente dell'AISCAT, sembra che parli un organo pubblico ma pubblico non è, perché gestisce sia i concessionari pubblici sia quelli privati. Rappresenta anche le Autovie venete e quelle del Brennero. Poi sentiamo che i nostri amici dell'Alto Adige sono i primi che rivendicano la continuità della concessione o il fatto che essa non debba essere messa a gara.

Allora di cosa stiamo parlando? Siamo in grado di spogliarci di queste cose o ognuno ha il suo piccolo particolare da difendere? Se è così, è chiaro che quello

che viene fuori è che, rispetto agli interessi in campo, c'è uno Stato sempre più piccolo e gli interventi dello Stato sono così piccoli che diventano invisibili. Per cui diamoci una regolata, se è possibile.

**PRESIDENTE.** Ringrazio i commissari intervenuti e cedo la parola alla Ministra per la replica.

**PAOLA DE MICHELI, Ministra delle infrastrutture e dei trasporti.** Io vi ringrazio veramente per le sollecitazioni che mi avete dato oggi e temo che non sarò all'altezza delle vostre sollecitazioni. Però quest'ultima frase dell'onorevole Tabacci sulla libertà, anche sul piano personale, all'interno di una dimensione evidentemente anche molto mediatica e impegnativa, spero che possa avere, nel prosieguo della nostra attività, anche un lontano e vago riguardo a quello che stiamo facendo noi in questo momento.

Lo dico perché, considerando gli interventi dell'onorevole Fassina e dell'onorevole Marattin e sviscerando fino in fondo le opinioni che emergono da queste due posizioni, mi ritrovo sicuramente nella posizione di dire che non esiste per me, per noi, per l'attività che il Ministero sta svolgendo in un momento così delicato, nessuna voglia, intenzione, idea, convinzione punitiva nei confronti in generale dell'attività del privato. Non esiste. E io rinnegherei anche — scusate se faccio questa piccola citazione personale — la mia storia personale, se ragionassi così. Non è questo il tema. E credo che l'ipotesi, anche comunicativa, la valutazione di immaginare un privato cattivo contro un pubblico perfetto, anche dall'osservatorio nel quale temporaneamente lavoro, evidentemente non corrisponde al vero. Non è così.

Dall'altra parte, però, sono accaduti dei fatti in questi anni e qualcuno ci ricordava che sono accaduti anche per colpa di concessionari o soggetti pubblici che hanno dimostrato trascuratezze e condizioni di custodia non buone di beni pubblici. Rispetto a questo — al di là di quella che sarà la decisione finale del Governo sulla questione puntuale legata ad Aspi — l'analisi di

quello che è accaduto in questi anni ci obbliga comunque a una riflessione, i contenuti e i contorni della quale oggi sono emersi, credo, in maniera anche già molto profonda, nonostante il poco tempo a disposizione di queste Commissioni riunite.

Oggi parliamo delle concessioni autostradali, poi, come sapete, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è concedente anche di altre tipologie di concessioni, sulle quali l'Autorità dei trasporti sta effettuando degli interventi che proseguiranno nel tempo, ma leggendo e rileggendo tutto l'impianto delle concessioni autostradali e studiando e approfondendo la nostra possibilità, come controllore pubblico, di intervenire ci siamo ritrovati sostanzialmente nelle condizioni di non poter agire. Io so che è difficile portare avanti questa discussione provando a cancellare dalla nostra mente il riferimento all'attualità; mi rendo conto, è normale. Poi parlerò anche dell'attualità, non mi sottraggo al tema riguardante Aspi. Però sul tema generale noi ci siamo trovati davvero di fronte ad una situazione totalmente sbilanciata.

Per quanto riguarda le ragioni, onorevole Tabacci, credo che ce ne siano tante, perché l'*excursus* storico-normativo che ho provato a ripercorrere nella mia relazione, seppur semplificato, ci dimostra che nel tempo si sono alternate decisioni da parte del legislatore — che è il soggetto che decide il quadro giuridico nel quale si agisce nel rapporto tra pubblico e privato — che hanno avuto varie motivazioni. Non perché io voglia riconoscere attenuanti generiche, ma io sono l'ultimo essere umano sulla Terra che vuole esprimere giudizi sulle persone o sulla loro attività; sull'attività dei Governi i giudizi li esprimono gli elettori e questo direi che è abbondantemente giusto e sufficiente. Per esempio, c'è stato un tema di retrocessione del ruolo dello Stato per affidare al privato la capacità e la possibilità di effettuare gli investimenti, perché in alcuni momenti sembrava che il pubblico non potesse fare gli investimenti e allora con quel meccanismo si riusciva a realizzare una tangenziale in più, una rotonda in più, una tangenziale di un paese che ne aveva bisogno. Questa è stata una delle

regioni. Poi ce ne sono altre storiche, come quelle che indicava Tabacchi legate alla finanza pubblica, ma ce ne sono state altre. Il punto di analisi, che io ho capito oggi essere abbastanza condiviso da queste Commissioni, dai miei colleghi, visto che io ho passato gli ultimi anni della mia vita nella Commissione bilancio, è che c'era un rapporto squilibrato che continua ad esserci. Tant'è vero che i colleghi mi chiedono come si riuscirà a riequilibrare tale rapporto al netto di questo aspetto normativo. Noi abbiamo introdotto la norma in discussione per provare a riequilibrare il rapporto tra Stato e privato, e siamo stati obbligati ad introdurre tale disposizione per legge perché alcune convenzioni concessorie erano state messe nella legge, quindi abbiamo dovuto utilizzare lo stesso strumento per modificarle. Se una legge riconosceva quell'assetto concessorio, occorre una legge che lo modifica con una disposizione che è nell'articolo 35, su cui ho relazionato. Depositerò poi agli atti delle Commissioni riunite la mia relazione. Su un'ampia parte di revisione delle concessioni autostradali abbiamo detto ai concessionari di non procedere con gli aumenti tariffari, perché ci siederemo attorno a un tavolo da qui a luglio per provare a mettere in campo i criteri che l'Autorità dei trasporti ci ha dato per poter rivedere l'impianto tariffario. Non abbiamo approvato una legge per stabilire le tariffe. Abbiamo detto che ci saremo presi sette mesi — credo che il termine sia il 31 luglio — per fare questa cosa. Abbiamo utilizzato gli strumenti amministrativi in nostro potere: le circolari del direttore della Direzione della vigilanza sui concessionari, Morisco, tramite cui abbiamo cominciato ad affermare, per esempio, che i controlli fatti sui concessionari non vengano più eseguiti da società di proprietà del concessionario stesso ma da soggetti terzi. Fino ad oggi la stragrande maggioranza dei concessionari ha affidato i controlli a società di proprietà del medesimo concessionario. Non c'era la terzietà. Poi, se non sarà sufficiente, chiederemo al Parlamento di intervenire con legge. Abbiamo istituito di corsa ANSFISA che era stata oggetto di grande consenso quando è

stato votato il decreto-legge relativo a Genova. L'articolo di quel decreto riguardante ANSFISA era stato oggetto di grande consenso poiché prevedeva l'istituzione di un'Agenzia che permettesse al Ministero di riappropriarsi del ruolo di controllore. Appena ci siamo insediati al Ministero abbiamo fatto le corse per poter approvare lo statuto e il regolamento, nominare il nuovo direttore e mettere in atto tutte le azioni per poter avere dei dipendenti che si affiancano a quelli dell'altra Agenzia che viene inglobata da ANSFISA. C'è un'attività, fatta non solo tramite legge ma attraverso tutti gli strumenti che ci sono dati, per rimettere in equilibrio questo rapporto fra pubblico e privato.

Ripeto che, anche relativamente al ruolo dell'ANAS, la norma prevede che ci sia la possibilità, nel caso di revoca o di risoluzione, che ANAS possa assumere queste concessioni. Le due concessioni che già sono in fase di transazione, perché non sono state realizzate dai concessionari (SAT e la Ragusa-Catania), anche se nell'articolo del decreto-legge è prevista solo una facoltà, molto probabilmente verranno acquisite da ANAS, perché riteniamo che quel tipo di attività, per la quale peraltro ANAS acquisirà i progetti, potrà essere sviluppata da ANAS stessa, perché oggi quelle sono le due vere realtà che sono interessate dal contenuto del decreto.

Cosa accade nel caso di revoca per inadempimento? Rispondo alla collega Paita e al collega Garavaglia con grande franchezza. La decisione della revoca o meno sulla vicenda Aspi non è stata ancora presa dal Governo. Oggi non c'è una decisione in merito a quella procedura. La sottoscritta, nella sua responsabilità, sta terminando, insieme agli uffici e a tutta la struttura tecnica, di scrivere la relazione finale che abbiamo ritenuto necessario presentare e che presenteremo alla compagine di Governo. Quando ci siamo insediati abbiamo ereditato una relazione realizzata da una commissione terza, che credo sia stata anche pubblicata sul sito del Ministero, che affermava che c'erano state situazioni di grave inadempimento da parte del concessionario, ma che, allo stato attuale, si in-



travedevano anche condizioni molto delicate sul piano giuridico, nel caso in cui si fosse addivenuti alla revoca, così come previsto dall'apertura della procedura nel settembre del 2018.

Spero che qualcuno di voi abbia rilevato in me un comportamento equilibrato. Io sono moderata di natura e provo a mantenere tale equilibrio perché conosco fino in fondo, in ogni dettaglio, la situazione, sul piano degli inadempimenti del concessionario, delle ricadute, in particolare quelle sui lavoratori. Oggi ci sono i lavoratori di due società di Aspi (Pavimental e Spea) che stanno protestando davanti alla sede di Atlantia, e io non sono venuta in Parlamento, di fronte a voi, a dirvi cosa deciderà il Governo nella sua completezza perché non ho il coraggio di assumermi la responsabilità di quella firma. Io non ho problemi né di equilibrio né di coraggio. Io ritengo che le decisioni importanti debbano essere prese quando tutti conoscono bene quello che c'è e quello che non c'è in modo approfondito, perché per adesso quel dato lo conosco solo io ed è ovvio visto che sono il Ministro competente. Però arriverà un momento in cui ci sarà questa condivisione e a quel punto il Governo credo che deciderà nella sua completezza, e ci sarà anche l'esigenza di un passaggio parlamentare, al fine di ragionare insieme ai gruppi parlamentari e al Parlamento. Però io vorrei fosse chiaro che le conseguenze di qualunque decisione che verrà presa dal Governo sono state e sono in corso di valutazione in tutta la loro profondità. Anzi, qualcuno di voi, qualche collega molto autorevole, si lamenta del fatto che sono lenta, ma io non sto usando il tempo per fare altro: noi stiamo usando il tempo per fare le cose bene, seriamente, nella maniera più approfondita possibile. Quindi anche in merito alla domanda dell'onorevole Paita sulle conseguenze, è del tutto evidente che, quando il Governo prenderà una decisione, a quelle domande che lei ha fatto qui oggi verranno date compiute risposte. Così come riguardo alla domanda sui controlli ripeto che il Parlamento ha deciso che lo strumento supremo di controllo sulle infrastrutture stradali e ferroviarie dovrà essere AN-

SFISA, quindi noi abbiamo dato seguito a una decisione parlamentare, che peraltro sul piano personale condivido.

Perché non abbiamo agito prima? Io credo che ci sia stata una sottovalutazione. Io ho provato a dire una cosa una volta, forse non l'ho detta bene, perché non sempre mi viene bene: se in un rapporto tra privato e privato o tra pubblico e privato non si ha un livello di tensione alto, il rischio è che tutte e due le parti non esprimano le migliori capacità di svolgere il loro ruolo. Questo accade nei contratti privati. Io non so se qualcuno di voi ha mai concluso contratti privati, io ne ho conclusi molti nella mia vita precedente alla politica, e quando il rapporto contrattuale era lasco, una delle due parti, a volte tutt'e due, rispondevano ad un rapporto contrattuale con un comportamento lasco. Io credo che avere squilibrato così tanto le concessioni in favore dei privati non abbia aiutato i privati ad essere all'altezza del compito che è stato loro affidato dallo Stato: essere custodi severi, rigorosi, precisi di un bene che è di tutti noi, perché si tratta di un bene pagato con le tasse di tutti noi, che deve essere mantenuto con le tariffe pagate da noi che utilizziamo le autostrade.

Per quanto riguarda le perplessità sulle questioni che riguardano investitori, l'aspetto giuridico e l'Unione europea, è del tutto evidente che noi siamo intervenuti per legge modificando il quadro giuridico precedente, perché ci sono delle concessioni che sono state legificate, altrimenti non avremmo avuto l'esigenza di legiferare. È del tutto evidente che ovunque viene riconosciuta la validità di quell'articolo del codice civile che dice che, quando ci sono degli aspetti nei contratti che sono eccessivamente onerosi per una delle due parti, possono essere anche annullati; è del tutto evidente che dopo decenni di esistenza di una concessione possano essere necessari interventi di revisione della medesima. Vi dico di più. Noi tutti i giorni rivediamo dei contratti: per esempio nel settore degli appalti pubblici spesso siamo nelle condizioni di dover rivedere dei contratti perché ci sono delle modificazioni di prezzi, delle varianti, perché facendo scavando o co-



struendo si trovano situazioni che in ambito progettuale non si erano previste, quindi molto spesso lo Stato riconosce al privato dei benefici aggiuntivi, perché il privato segnala che ci sono state delle modificazioni contrattuali. Accade non dico quotidianamente, ma, per esempio, sulle grandi opere continua ad accadere tuttora. I nostri commissari, pochi o tanti, che abbiamo nominato stanno facendo anche questo tipo di attività per riconoscere al privato un'attività più onerosa di quanto non sia stata nelle valutazioni progettuali. Abbiamo ovviamente però anche fatto un approfondimento sia sul fronte costituzionale sia sul fronte europeo.

Faccio solo una battuta aggiuntiva rispetto a quello che ho detto sull'audizione dei costituzionalisti. Premesso che sono d'accordo con l'onorevole Boschi, io adoro ascoltare le persone che non la pensano come me, perché quasi sempre porto a casa qualcosa di buono, ma nel caso specifico non li ho potuti ascoltare, ho soltanto letto un po' di agenzie, perché stavo facendo altro. Noi quell'approfondimento lo abbiamo fatto, ma noi non riteniamo che questa norma abbia una valenza retroattiva, perché le piccole concessioni che vi ho citato prima, Ragusa-Catania e SAT, devono ancora essere retrocesse, ma anche nell'eventualità di altre situazioni, tipo quella di Aspi, non si sono ancora compiuti gli atti, gli approfondimenti giuridici, le valutazioni giuridiche che eventualmente potrebbero portare al caso previsto dall'articolo 35. Quindi non c'è alcuna retroattività. È del tutto evidente, però, che quella parte del riequilibrio del rapporto con i concessionari è figlia di una discussione e anche di un confronto che ha visto dall'altra parte — come qualcuno di voi ha sottolineato anche in modo evidente nell'audizione di oggi prima del nostro arrivo — un atteggiamento di totale chiusura rispetto a qualunque modificazione e a qualunque riequilibrio. Ci si può anche mettere d'accordo nella vita per cambiare le cose, succede molto spesso. Nel caso specifico comunque avremmo dovuto legificare lo stesso, perché, se anche ci fossero stati accordi, dovevamo comunque passare per la legge,

perché nel 2008 la concessione era stata regolata per legge.

L'onorevole Paita mi chiedeva di fare un punto sulle gare. Noi abbiamo già pubblicato le gare, sono tutte in pubblicazione. Invece sulle due concessioni *in house*, Autovie venete e Autobrennero, stiamo facendo altro tipo di attività. Però le gare sono già tutte pubblicate, quindi a breve avremo il risultato.

LUIGI MARATTIN. Le ricordo anche la mia domanda: se e come intende dare seguito alla scadenza del periodo regolatorio che c'è stato e a possibili modifiche...

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*. Ho provato a dirlo prima: al netto della modifica legislativa che abbiamo previsto all'articolo 35, nell'articolo 13 ci siamo presi tempo per negoziare e non imporre ai concessionari, che hanno tutti fatto ricorso contro la delibera dell'Autorità dei trasporti, la modificazione della modalità di calcolo delle tariffe. Abbiamo deciso in via amministrativa di modificare la modalità di controllo autonomo dei concessionari. Abbiamo deciso di applicare, di attuare la norma di ANSFISA con un regolamento, che credo non sia ancora pubblicato, ma che verrà pubblicato sul sito non appena ANSFISA prenderà possesso delle sue tre sedi (Genova, Firenze e Bari) per il controllo e la sicurezza, e, man mano che noi andiamo avanti nell'approfondimento dell'attuazione delle concessioni, approfitteremo di quel tavolo che l'articolo 13 ci obbliga ad aprire — non obbliga lo Stato, obbliga anche i concessionari ovviamente — sul tema del calcolo delle tariffe per poter intervenire sul riequilibrio anche di altri aspetti. Segnalo che ci sono altre concessioni non legificate che in via pattizia potranno essere modificate.

Sull'articolo 4 del decreto-legge n. 124 del 2019 noi non abbiamo avuto particolari ritorni negativi, anche perché ci sono molte opere che stiamo cercando di sbloccare. Così come sul tema degli investimenti pubblici in Italia e sull'attrazione degli investimenti. Infatti, mentre si infiammava — io credo anche

giustamente — la discussione tra noi su questo articolo 35, ho ricevuto decine di investitori stranieri, ad esempio, sul piano ferroviario dell'ultimo miglio dei porti e soprattutto interessati al nuovo Piano degli aeroporti che andremo a definire da febbraio in poi. Quindi quell'articolo 4 ad oggi per noi è pienamente realizzabile e non sta compromettendo le attività che stiamo portando avanti, né rispetto allo sblocco dei cantieri né tantomeno rispetto alla nuova apertura dei cantieri.

Su Alitalia io ho riferito in Commissione trasporti qui alla Camera, in una audizione che credo di aver tenuto la scorsa settimana, perché è in corso di conversione il relativo decreto-legge che adesso è stato trasmesso al Senato, e ho detto una cosa molto chiara: io credo che il commissario debba rispettare la legge e che non possa permettersi di andare oltre il 31 maggio 2020 per presentare prima e realizzare poi l'attività di revisione, di riorganizzazione e di ristrutturazione dell'azienda. In quel caso è previsto per legge, ma io credo che si tratti anche di un tempo idoneo oltre che di un tempo finanziariamente piuttosto oneroso. Quindi io credo che questo debba essere fatto.

Non conosco oggi — credo che incontrerò il commissario quanto prima — quali siano le sue intenzioni nel merito, che mi sembra non siano state esplicitate neanche nella Commissione che citavo prima, però è del tutto evidente quello che è il mandato forte del Governo: abbiamo ridotto i commissari da tre a uno esattamente perché il mandato politico era molto forte per arrivare alla restituzione di un'azienda che potesse poi avere un va-

lore sul mercato diverso da quello che evidentemente ha oggi, considerato come è andata a finire la vicenda del precedente consorzio.

Io non sono qui a dire cosa succede il 1° giugno, io dico che nella mia responsabilità di supporto all'attività del Ministero dello sviluppo economico sul fronte regolatorio sto già mettendo in atto le azioni necessarie per il corretto contributo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve dare. Dissi in quell'audizione, per esempio, che ENAV, riducendo le tasse di sorvolo, aveva già ridotto i costi di gestione di Alitalia di circa 12 o 13 milioni di euro per il 2020. A febbraio l'apertura del tavolo del nuovo Piano aeroporti darà opportunità e occasioni agli aeroporti e ad Alitalia di provare a immaginare un nuovo assetto di voli nazionali. L'accordo che ENAC ha concluso due notti fa in Cina relativamente a 164 nuovi voli passeggeri dall'Italia alla Cina, più 14 voli cargo rappresenterà un'opportunità nell'ambito delle valutazioni di cui si deve fare carico il commissario per procedere alla riorganizzazione dell'azienda.

**PRESIDENTE.** Ringrazio sinceramente la Ministra De Micheli per le risposte, molto puntuali e approfondite, e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 17.10.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 12 giugno 2020*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



\*18STC0098120\*