

COMMISSIONE VIII
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

RESOCONTO STENOGRAFICO
INDAGINE CONOSCITIVA

1.

SEDUTA DI LUNEDÌ 16 FEBBRAIO 2015

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMETE REALACCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Braga Chiara (PD)	14
Realacci Ermete, <i>Presidente</i>	3	Cantone Raffaele, <i>Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC)</i>	3, 5, 7, 10, 12, 14, 15
INDAGINE CONOSCITIVA SULLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI		Dell'Orco Michele (M5S)	12
Audizione del Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC), Raffaele Cantone:		De Rosa Massimo Felice (M5S)	6, 14
Realacci Ermete, <i>Presidente</i> .	3, 5, 10, 12, 13, 15	Mariani Raffaella (PD)	5
		Marroni Umberto (PD)	13
		Meta Michele Pompeo (PD)	10
		Morassut Roberto (PD)	14

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Area Popolare (NCD-UDC): (AP); Scelta Civica per l'Italia: (SCpI); Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Lega Nord e Autonomie: LNA; Per l'Italia-Centro Democratico (PI-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Alternativa Libera: Misto-AL.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ERMETE REALACCI

La seduta comincia alle 14.45.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione del Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC), Raffaele Cantone.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali, l'audizione del Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC), Raffaele Cantone.

La materia oggetto della presente audizione comprende risvolti di grande attualità, che sono oggetto dell'indagine conoscitiva della VIII Commissione.

Già in precedenza, nell'ambito dell'esame del decreto-legge n. 133 del 2014, il cosiddetto «Sblocca Italia», abbiamo audito il Presidente Cantone, che ringrazio per la disponibilità nonostante i numerosi impegni (oggi era in Campania e si sta occupando di temi a noi cari, quali le bonifiche della Reset di Giugliano e altre partite di notevole delicatezza)

In merito all'articolo 5 del predetto decreto, abbiamo recepito, nel corso dell'esame in sede referente, le indicazioni del Presidente Cantone, dell'Autorità Antitrust e dell'Autorità dei trasporti, introducendo significative modifiche allo scopo di rendere più trasparente la procedura ivi prevista ed evitare, in sede europea, eventuali procedure di infrazione.

Nella lettera del 28 gennaio 2015 il Presidente Cantone ha formulato ulteriori rilievi, da me personalmente condivisi, in merito all'articolo 5; questa audizione ha, infatti, lo scopo di analizzare tali problematiche, per capire se le stesse possano essere risolte in via amministrativa, oppure se è necessario mettere in discussione l'impianto del predetto articolo, per affrontare con serietà e trasparenza la materia delle concessioni autostradali.

Ciò verrà approfondito nel corso delle audizioni successive dell'indagine conoscitiva.

Do quindi la parola al Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC), Raffaele Cantone, per lo svolgimento della sua relazione.

RAFFAELE CANTONE, *Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC)*. Nel ringraziare il presidente Realacci, cercherò di essere brevissimo, riservandomi di rispondere alle eventuali domande dei commissari. Terrei innanzitutto a scusarmi, perché una serie di rilievi non è stata posta all'esame della Commissione nel corso della precedente audizione riguardante il provvedimento cosiddetto «Sblocca Italia», ma è

venuta alla luce solo successivamente, ad una più attenta valutazione della normativa approvata.

Alcuni interventi nel passaggio parlamentare hanno certamente migliorato l'impianto dello « Sblocca Italia », evitando un meccanismo che avrebbe sicuramente portato all'infrazione europea. Il testo originario, infatti, oltre a presentare alcuni punti di scarsa comprensione, prevedeva una procedura che determinava, di fatto, una proroga delle concessioni autostradali.

Molti dei rilievi segnalati sono stati accolti e il testo dello « Sblocca Italia » certamente provava ad essere in linea con l'orientamento dell'Europa. Ad un esame più attento sono emersi, tuttavia, ulteriori rilievi che abbiamo ritenuto di sollevare nell'ambito di un leale rapporto di collaborazione con il Parlamento, a maggior ragione sapendo che era stata avviata una indagine conoscitiva relativa alla materia delle concessioni autostradali.

Questo intervento, che attiene alla funzione propria delle autorità indipendenti, non ha alcun effetto polemico, né va intesa come polemica la risposta del ministro Lupi alla lettera del 28 gennaio ultimo scorso, risposta che fornisce una chiave di lettura ai nostri rilievi.

Il compito delle autorità indipendenti sta, infatti, anche nel segnalare al Parlamento, come prevedono espressamente sia la norma istitutiva dell'ANAC, sia quella dell'ex AVCP, eventuali problemi normativi che dovessero sorgere.

Sono tre in particolare i rilievi che noi evidenziamo sul cosiddetto « Sblocca Italia ». In primo luogo, è prevista all'articolo 5, in caso di unificazione di convenzioni con scadenze differenziate, una procedura che sortisce, di fatto, l'automatico slittamento della scadenza di alcune delle convenzioni vigenti con conseguenze in contrasto con quanto da tempo affermato dall'Unione Europea, ossia che sulle concessioni autostradali deve svolgersi una gara pubblica.

Questa ad oggi sembra iniziata solo per due tratti, relativamente ad uno dei quali è intervenuta anche una pronuncia del

Consiglio di Stato, perché probabilmente anche l'indicazione normativa non è corretta.

L'altro passaggio da noi evidenziato riguardava la questione degli investimenti. Il presupposto per poter attivare i meccanismi di modifica del rapporto concessorio previsti dallo « Sblocca Italia » è rappresentato dalla previsione della necessità di effettuare nuovi investimenti da parte dei concessionari, che restano comunque tenuti alla realizzazione degli investimenti già previsti nei vigenti atti di concessione.

Si crea quindi un meccanismo poco chiaro: i nuovi investimenti sostituiscono quelli già previsti, che nella maggioranza dei casi non sono stati ad oggi ancora effettuati, o si cumulano ad essi? E se si cumulano, in che modo?

In terzo luogo la norma non chiarisce affatto in che modo si possa lavorare sulle tariffe. Sappiamo che, per una serie di ragioni, il sistema delle tariffe non è identico in tutti i tratti autostradali per cui, mettendo insieme due tratti di autostrada con diversi sistemi di aggiornamento del sistema tariffario, si crea un sistema che rende più difficilmente perseguibile l'obiettivo previsto dall'articolo 5, vale a dire quello di assicurare tariffe e condizioni di accesso più favorevoli agli utenti.

Grazie ai nostri approfondimenti, ho appreso che il Governo ha già attivato una procedura per certi versi parallela a quella dello « Sblocca Italia », che è la procedura del Servizio di interesse economico generale (SIEG), e che, inoltre, c'è già stata una prima notifica all'Europa, che consente di mettere insieme 9 concessioni tutte nel tratto nord.

Forse ho dato per scontata la situazione delle concessioni autostradali: la maggior parte delle concessioni autostradali piccole riguardano il centro-nord (mi pare 24) e l'obiettivo è metterle insieme per offrire, nei tratti nei quali sia effettivamente possibile, un programma di investimenti significativo a carico dei privati.

Questa procedura, attivata dal Governo con la pre-notifica all'Europa ed ora in

attesa del via libera da parte della Commissione europea, si pone peraltro in contrasto con l'articolo 5 perché, se si sta seguendo una procedura riguardante l'accorpamento dei tratti autostradali, l'articolo 5 sembrerebbe prevedere una procedura *extra ordinem*, che si aggiunge a quella del SIEG.

Questa è una tematica che vorrei sottoporre ai membri della Commissione, ovvero cosa si possa fare oggi con l'articolo 5. Si tratta ovviamente di un tema di competenza del Parlamento e del Governo, sul quale esprimo una valutazione neutra di tipo tecnico.

Credo che ci siano tre strade. La prima, è quella di un intervento legislativo di chiarimento, cioè una norma che stabilisca il meccanismo di allungamento delle concessioni, di gestione delle diverse forme di investimenti e il regime tariffario applicabile.

Una seconda potrebbe essere quella di un intervento del Governo che, al momento in cui si verificano i presupposti per l'attivazione dei meccanismi previsti dallo « Sblocca Italia », dovendo emanare un nuovo provvedimento ampliativo della concessione con un nuovo termine, individui nell'atto amministrativo anche altri aspetti riguardanti gli investimenti e i prezzi. Ovviamente le concessioni devono comunque essere subordinate alla scelta e all'autorizzazione dell'Europa.

La terza è quella di « dismettere » la norma dello « Sblocca Italia ». Essa infatti prevedeva che entro il 31 dicembre dovessero essere presentate le richieste, poi con il « Milleproroghe » è stato previsto un differimento dei termini di presentazione. Ad oggi, tuttavia, non risulta presentata nessuna richiesta o al massimo una. La norma quindi non ha avuto un enorme successo. Potrebbe pertanto essere opportuno non procedere alla conversione della norma contenuta nel decreto « Milleproroghe » o non accedere alle eventuali richieste ai sensi dell'articolo 5, facendo decadere una disposizione che rischierebbe di apparire in contraddizione con

l'attività che sta per essere compiuta dal Governo nell'interlocuzione con la Commissione europea.

Vi ringrazio per l'attenzione e sono a disposizione per rispondere a eventuali domande.

PRESIDENTE. Si tratta di un tema abbastanza caldo, perché quell'allungamento era conseguente al giudizio preventivo dell'Unione Europea...

RAFFAELE CANTONE, Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC) Ma non è ancora stato attivato.

PRESIDENTE. Assolutamente no. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

RAFFAELLA MARIANI. Nel ringraziare il Presidente Cantone, colgo l'occasione per richiamare alcune questioni che occorre approfondire.

L'esigenza di questa indagine conoscitiva nasce dalla necessità di approfondire temi che da molti anni sono in discussione, in particolare attinenti agli investimenti più importanti da realizzare nel nostro Paese e che, a nostro parere, non sono stati realizzati completamente.

Finché non è stata riportata presso il Ministero dei lavori pubblici la competenza della verifica del controllo, l'ANAS si occupava degli investimenti e del rispetto delle concessioni e questo è sempre stato oggetto di polemica: quanti investimenti hanno fatto le concessionarie e se erano in grado di farli.

Abbiamo assistito spesso a un rimpallo tra concessionarie, enti locali e regioni a cui verifiche, controlli e limiti avrebbero impedito di attuare investimenti. Tutto ciò attiene alla problematica della gestione del Codice degli appalti, perché l'attuazione di gare, soprattutto ad opera delle concessionarie, è ancora più complessa. Le rivolgeri, pertanto, una richiesta di approfondimento, eventualmente attraverso una risposta scritta.

Le concessionarie, prima che fosse approvata la disciplina di cui all'articolo 5 del cosiddetto «Sblocca Italia», hanno avuto l'opportunità di gestire *in house* quasi tutti gli investimenti sui quali si erano impegnate. Fino a poco tempo fa gestivano *in house* fino al 70 per cento, ma negli ultimi due-tre anni abbiamo modificato la percentuale di gestione che oggi si attesta sul 40 per cento. Il nostro obiettivo era addirittura azzerarlo, perché riteniamo che in un periodo di crisi finanziaria, soprattutto nell'edilizia, questo avrebbe potuto dare ossigeno al settore.

In queste settimane si è fatto un riferimento molto importante alla scadenza di alcune sub-concessioni delle concessionarie di sedime autostradale, riguardanti tutte le aree di servizio del nostro Paese. Per esse il Ministero ha prodotto un atto di indirizzo amministrativo per il rinnovo di quegli appalti, razionalizzando in questo modo il sistema di servizio pertinente alle concessionarie. Anche quell'argomento è strettamente connesso alla verifica del Codice degli appalti e dei contratti stipulati.

Riteniamo che, nell'impostazione dell'articolo 5, la volontà del Governo fosse quella di rendere più corpose alcune concessionarie; dal nostro punto di vista (ne abbiamo ragionato molto in Commissione) questo può essere legittimo, vista la sproporzione nel nostro Paese tra un grande concessionario e tanti altri piccoli.

In quel senso abbiamo provato a modificare l'articolo 5 nel decreto «Sblocca Italia», inserendo tutti gli adattamenti necessari affinché ricevesse l'assenso dall'Unione europea, dalle autorità e di nuovo dal Parlamento.

Fino a pochi anni fa, infatti, il Parlamento aveva l'obbligo di esprimere un parere sui contratti di concessione insieme al CIPE e al NARS. Poi, a seguito di un meccanismo normativo introdotto dal Governo Berlusconi, le concessioni autostradali sono state approvate *ex lege*, soprattutto quella per società Autostrade.

Eseguo questa ricostruzione per individuare il possibile punto di caduta nel rispetto della concorrenza, della verifica e

del controllo. Oggi sono cambiate molte condizioni, alcune concessionarie sono in scadenza, tra l'altro molte delle più piccole, perché chi ha avuto l'approvazione *ex lege* potrà protrarre la concessione fino al 2038.

Ci stiamo domandando quali possano essere i meccanismi (come fate notare nella vostra lettera) per rendere più omogeneo il sistema tariffario, il sistema di controllo e di verifica e il sistema delle gare d'appalto. Si tratta di gestire un contratto e, in questo senso, l'effetto di una concessione che è un contratto e rispetta i termini del Codice degli appalti.

Ogni volta, infatti, siamo chiamati a ribadire che *pacta sunt servanda*, per cui chi ha stipulato un contratto deve avere la possibilità di vederlo rispettato. Spesso abbiamo prospettato l'opportunità di una verifica delle tariffe ma hanno sempre risposto che le concessionarie avevano quel contratto con termine alla data di scadenza della concessione.

Il tema è complesso, si presta a molti ricorsi, come già avvenuto nel caso della concessione unica prevista dal Governo Prodi nel 2006, e noi dovremmo trovare un meccanismo per rendere più omogeneo e più trasparente un sistema che oggi si presta a sproporzioni e ingiustizie.

Proprio perché questa materia si presta a ricorsi e a verifiche di varie autorità, al rispetto della concorrenza, al rispetto del Codice degli appalti, al rispetto delle normative comunitarie, vorrei domandare un suggerimento per creare una norma che possa rendere equi, trasparenti, più giusti e favorevoli per lo Stato e per il sistema pubblico alcuni contratti che, per la loro lunghezza e la scarsa possibilità di verifica, oggi esulano dal controllo del Parlamento.

MASSIMO FELICE DE ROSA. Nel ringraziare il Presidente Cantone e pur condividendo tutte le osservazioni fatte, ritengo tuttavia che il problema in Italia sia l'affidamento della cosa pubblica al privato senza dettare le regole, ma la-

sciando al privato stesso la facoltà di crearle. Il problema, quindi, è fondamentalmente politico.

Ho sei domande che cercherò di porre velocemente. Prima di tutto quale sia il giudizio di ANAC sulla quota di appalti, pari circa al 40 per cento, che le concessionarie autostradali possono aggiudicare *in house*, in deroga al generale obbligo di bandire un appalto; se l'ANAC ritenga giustificata l'argomentazione addotta dai concessionari, secondo cui l'affidamento *in house* è accettabile perché si evitano contenziosi.

La seconda domanda è se risulti all'ANAC che i lavori affidati *in house* a controllate dei concessionari autostradali vengano poi subappaltati a imprese per lo più piccole, che li effettuano a importi inferiori al 30 per cento rispetto al valore nominale dei lavori stessi; se risulti che a queste imprese vengano almeno riconosciuti gli oneri per la sicurezza sui relativi cantieri e se l'ANAC ritenga di avviare accertamenti su questi aspetti.

In terzo luogo, vorrei sapere se l'ANAC abbia maturato una propria posizione riguardo al problema della valorizzazione degli investimenti effettuati dai concessionari autostradali che dovessero perdere la concessione. È noto che in questi casi i concessionari richiedono un adeguato riconoscimento, non ritenendo ammortizzati gli investimenti in questione. Mi domando quali siano le competenze dell'ANAC in materia di vigilanza sull'effettiva realizzazione degli investimenti posti a base delle concessioni e delle relative proroghe e se l'ANAC ritenga che l'attuale assetto di tale vigilanza sia adeguato.

Vorrei, inoltre, sapere quale sia lo stato attuale del procedimento aperto dall'ex Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, poi confluita nell'ANAC, nell'agosto 2013, a seguito dell'incidente del viadotto Acqualonga sulla A16, costato la vita a 40 persone e come sono state valutate le controdeduzioni richieste dall'Autorità ad Autostrade per l'Italia. Questo può sembrare fuori argomento, ma si collega a problemi di controlli, vigilanza e lavori da effettuare sulle tratte autostradali.

Infine, vorrei domandare se l'ANAC abbia sinora disposto commissariamenti o altre misure legate a fatti di corruzione o infiltrazioni della criminalità organizzata nell'ambito di lavori affidati da società concessionarie autostradali o loro controllate; se ci siano procedimenti in corso su queste problematiche; se risultino all'ANAC casi di lavori assegnati da concessionarie autostradali sulla base di documentazione falsa come il DURC; se risultino casi di imprese colpite da interdittiva antimafia su taluni appalti che si siano poi aggiudicate altri lavori mentre erano colpite da tali interdittive; se ci siano proposte che l'ANAC abbia avanzato o intenda avanzare per rendere più efficiente il sistema delle interdittive.

RAFFAELE CANTONE, *Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC)*. Signor Presidente, vorrei rispondere prima alle ultime domande che mi sono state poste dai commissari.

Non mi sento di dare un'indicazione generale sull'assetto del sistema, anche perché al riguardo vi è soprattutto la competenza di un'altra autorità indipendente, quella dei trasporti, che su questo tema credo debba fare valutazioni sicuramente molto più pregnanti delle mie.

Per mia curiosità, mi sono fatto fare uno specchietto dello stato dell'arte della scadenza delle concessioni, che non so se sia corretto perché è un vero ginepraio, ma le date di scadenza la dicono lunga sulla capacità di gestire il meccanismo. La più importante delle concessioni, quella relativa ad Autostrade per l'Italia, scade il 31 dicembre 2038, e si tratta quindi di una proroga ormai più che ventennale, mentre per Autostrade centro padane e Autostrade meridionali la gara è in corso.

Per quella più significativa delle Autostrade del Brennero è stato presentato ricorso al Consiglio di Stato, che avrebbe sospeso la gara. Non ho ancora avuto modo di leggere la sentenza del Consiglio

di Stato, però gli uffici mi hanno comunicato che essa mette in discussione le modalità di svolgimento delle gare.

Questo rischia quindi di essere il viatico a una serie infinita di ricorsi, anche per quelle due concessioni che dovessero chiudersi con un'aggiudicazione che ad oggi è ancora lontana.

Ho inoltre appreso con incredulità, riguardo alla vicenda relativa al Fondo ferrovie dell'Autostrada Brennero, che l'Autostrada Brennero deve mettere da parte 50 milioni l'anno per consentire lo sviluppo del sistema ferroviario e ad oggi ci sono 550 milioni a disposizione che non vengono sbloccati senza alcuna motivazione e che, invece, potrebbero essere inseriti immediatamente nel sistema. Tali risorse non vengono erogate finché non si chiarisce quale sia il soggetto subentrante, considerato che il meccanismo prevede che i soggetti che escono abbiano diritto a un « premio di subentro », sulla qualificazione del quale ammetto di aver capito poco.

Sulla qualità del premio di subentro si sta giocando la partita che incide su questo vero e proprio tesoretto, che potrebbe essere un piccolo « sblocca Brennero », anche perché questi 50 milioni annui devono essere ulteriormente accantonati, fino ad arrivare a 1 miliardo e 550 milioni di euro, cifra quindi piuttosto ingente.

Nell'elenco delle concessioni autostradali, ve ne sono davvero di ogni tipologia. Al riguardo sarebbe opportuna una legge organica in materia, che stabilisca il meccanismo. Non so nemmeno se sia opportuno che questo si inserisca nel sistema del Codice degli appalti, perché queste sono concessioni *sui generis*, che attengono a questioni riguardanti una serie di concessioni interne, come è stato già rilevato.

L'articolo 5 aveva un grande pregio che rischiamo di perdere, perché prevedeva una novità, ovvero che le autostrade che avessero ottenuto il prolungamento delle concessioni dovevano mettere tutto a gara, mettendo in discussione il criterio del 40 per cento. Credo che in questo ginepraio si possa intervenire solo con una normativa organica, che forse sarebbe meglio,

nell'ambito dei principi generali della concorrenza, riguardi solo le concessioni autostradali, che presentano una loro specificità.

Ad esempio, non si comprende se i concessionari autostradali siano vere e proprie stazioni appaltanti pubbliche, dal momento che c'è stata un'evoluzione normativa sull'utilizzo del Codice degli appalti, che all'inizio prevedeva la possibilità di fare tutto *in house* e che oggi, grazie a una serie di norme, permette di arrivare al 40 per cento per la gestione *in house* e al 60 per cento per l'affidamento esterno.

Ho appreso dagli uffici che non è mai stato effettuato un controllo al riguardo e, quindi, nel piano che stiamo approvando in questi giorni e che nasce anche da questa riflessione, abbiamo espressamente previsto un'attività ispettiva che riguarda il rispetto della percentuale del 60 per cento, perché siamo evidentemente nell'ambito di un'attività che, dal punto di vista economico, è particolarmente seria.

Se lei mi chiede se il 40 per cento sia tanto o poco, credo che questo dipenda da come vengono qualificati i concessionari autostradali. Se infatti i concessionari autostradali sono da equiparare integralmente a stazioni appaltanti pubbliche, è tantissimo, mentre, se sono da ritenersi strutture private e tutti gli effetti, è pochissimo, perché non si può non garantire un minimo di attività *in house*.

Credo che tutto nasca da un equivoco di fondo: chi sono i concessionari autostradali. Quindi torniamo al punto di partenza. Se, come ritengo, i concessionari autostradali devono essere considerati alla pari di stazioni appaltanti pubbliche e quindi concessionari di attività pubbliche a tutti gli effetti, la percentuale del 40 per cento per la gestione *in house* probabilmente si pone in contrasto con le regole di concorrenza imposte dall'Europa.

Nel piano ispettivo del 2015 inseriremo il controllo su questo punto. Ad oggi, gli uffici hanno effettuato controlli a campione, anche sulla base della nostra banca dati, ma poiché si è susseguita una serie di mutamenti legislativi, bisogna verificare se

all'epoca dell'affidamento degli appalti fosse vigente la norma del 40 per cento o quella precedente del 60.

Anche la questione dei subappalti è un tema assolutamente nodale, perché un minimo di subappalti è previsto dal Codice dei contratti ed è pari al 30 per cento. Tra l'altro, all'interno del sistema dei subappalti si prevede che non possa essere fatta alcuna riduzione con riferimento agli oneri che riguardano il rispetto della normativa in materia di lavoro.

Su questo punto, anche dando un'interpretazione ampia delle nostre prerogative, abbiamo inserito nel piano ispettivo del 2015 la necessità di controllare il rispetto della normativa in materia di lavoro, perché si tratta di un tema molto sensibile, anche per quanto riguarda gli appalti.

Abbiamo acquisito la vigilanza dei contratti pubblici da giugno 2014, quindi abbiamo capito che quella norma spesso rappresenta la soluzione per abbattere costi rilevanti, che poi si scaricano sui dipendenti con una logica che rispetta le regole formalmente ma non di fatto.

Nel piano ispettivo per il 2015 prevediamo espressamente il controllo anche di questa norma che prevede di non derogare in sede di subappalto agli oneri collegati alla sicurezza del lavoro, e lo verificheremo con riferimento all'aspetto dei subappalti.

Anche qui, a una prima valutazione, sembrerebbe che il numero dei subappalti sia significativo. Ho già in parte risposto sulle norme dell'articolo 3, noi non abbiamo elementi per valutare il meccanismo del subentro e forse non rientra del tutto nelle nostre competenze.

Esistono autorità che si occupano di trasporto, ma è evidente che questo è lo snodo fondamentale, perché la concorrenza effettiva aumenta se si prevede un meccanismo di subentro significativo. Se infatti si prevede un subentro particolarmente elevato, di fatto si stabilisce un meccanismo che porta all'automatica proroga delle concessioni.

Per questo, ricollegandomi a quanto diceva l'onorevole Mariani, ritengo che

sarebbe opportuno un intervento normativo, perché non si possono lasciare tali incombenze all'ANAS, in quanto si tratta di valutazioni di tipo politico che spettano a un organo politico.

Forse sarebbe opportuno che certi meccanismi venissero riportati nella sede più appropriata, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dove si effettuano valutazioni dal punto di vista non solo tecnico, ma anche politico. Questa è però una mia valutazione.

Per quanto riguarda la vigilanza dell'ANAC, riteniamo che ci sia spazio per attivare la nostra vigilanza in materia di concessione, nel senso che, trattandosi di materia in cui si applica il Codice degli appalti, il decreto legislativo ci concede la possibilità di effettuare attività di vigilanza. Nel piano ispettivo, che riusciremo ad approvare nella seduta di mercoledì o al massimo in quella successiva, abbiamo individuato le autostrade come uno dei soggetti concessionari su cui svolgeremo attività ispettiva.

L'abbiamo fatto non per andare a rimorchio delle attività del Parlamento, ma perché abbiamo concluso la vicenda dell'A16. C'è stata la delibera n. 30/2014 che è sul sito dell'Autorità e che abbiamo trasmesso alla procura di Avellino, in cui abbiamo evidenziato, grazie ai nostri tecnici, gravi responsabilità nella gestione e, soprattutto, nel posizionamento delle barriere da parte della Società Autostrade.

Questa delibera è stata trasmessa alla procura competente di Avellino, perché il sistema di vigilanza da parte dell'Autorità di vigilanza dei contratti pubblici, quindi oggi dell'ANAC, si pone l'obiettivo di individuare una serie di irregolarità, ma non ha alcun potere di intervento, se non quello di segnalazione.

In quel caso però è stato avviato un procedimento penale che ha già valorizzato una serie di nostri esiti in fase istruttoria, perché nella richiesta di rinvio a giudizio, avanzata anche nei confronti di dirigenti dell'autostrada, vengono evidenziati aspetti emersi dalla verifica sulle modalità con cui le barriere sono state agganciate a terra.

A causa di quella vicenda abbiamo ritenuto di inserire espressamente nel piano ispettivo l'attività di controllo sulle concessioni autostradali, perché le autostrade mantengono la concessione pagando una cifra molto modesta allo Stato. Il guadagno dello Stato dovrebbe consistere nell'ottenere che le autostrade siano messe in condizioni di perfetta agibilità e questo dovrebbe avere l'effetto indiretto di indurre investimenti. In altre parole, rinunciare a una parte degli utili che si potrebbero ricavare mettendo a regime concessioni fruttuose, ottenendo però un vantaggio socialmente rilevante.

Se però accade che quegli investimenti non garantiscono nemmeno la sicurezza degli utenti, è chiaro che è necessario predisporre un piano ispettivo significativo. La delibera comunque è consultabile sul sito.

Ad oggi non ci sono attività di commissariamento ai sensi dell'articolo 32 che riguardino le autostrade, non abbiamo evidenze di attività interdittive. Tenete presente che il Codice antimafia, che è stato modificato anche su nostra richiesta, prevede che il prefetto debba comunicare all'ANAC tutte le interdittive, precisando espressamente in quali casi possano portare al commissariamento ai sensi dell'articolo 32.

Questa è una richiesta fatta al Governo e accolta, che dovrebbe consentire di avere un quadro della situazione, perché il numero di interdittive emesso nel nostro Paese è molto significativo e non siamo in condizioni di monitorarlo. Fra l'altro, non possiamo occuparci di monitorare interdittive che non avrebbero rilevanza.

Quella norma però obbliga il prefetto ad eseguire una valutazione, a dichiarare se in quella interdittiva ci siano i presupposti per applicare il commissariamento ai sensi dell'articolo 32, comma 10, e a trasmettere una relazione specifica sul punto all'Autorità nazionale anticorruzione.

Ad oggi sono arrivate varie interdittive, nessuna delle quali concernente autostrade, riguardanti una serie di lavori pubblici per i quali sono stati attivati

anche commissariamenti ai sensi dell'articolo 32, comma 10. Non mi risultano vicende che riguardino il DURC.

Ho fatto eseguire una verifica molto veloce per capire se ci fossero sanzioni emesse a seguito di appalti autostradali con errori di imprenditori che avessero dichiarato il falso nel DURC, ma è una verifica che posso in seguito approfondire.

Non sembrerebbero risultare appalti concessi dalla Società Autostrade a soggetti che abbiano presentato DURC falsi.

PRESIDENTE. Grazie per la puntuale e approfondita risposta. La vicenda dell'Autobrennero è molto importante. Avevamo provato a introdurre nell'articolo 5 un meccanismo che, similmente a quanto previsto per la gestione dell'Autobrennero, accantonasse nei proventi una quota per favorire la modalità di trasporto ferroviario.

RAFFAELE CANTONE, Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC). Sì, è un paradosso: è evidente che si finanziano i concorrenti, però questo per lo Stato ha un significato rilevantissimo soprattutto per l'ambiente.

PRESIDENTE. Se i finanziamenti non vengono erogati, il modello, però, perde di efficacia. Do la parola all'onorevole Meta.

MICHELE POMPEO META. L'operato del Presidente Cantone e dell'Autorità che dirige dimostrano che in Italia c'è davvero bisogno di regolazione indipendente. Veniamo da una situazione a dir poco tortuosa e la vicenda delle concessioni autostradali, più che di un'indagine conoscitiva, necessiterebbe di un'indagine di altra natura. Considerata la storia degli anni '80 e '90, ritengo che si porti dietro alcune forzature che il sistema rischia di pagare.

Sulla vicenda del Brennero, vorrei ricordare che quelle non sono risorse della società concessionaria ma si tratta di risorse che ogni automobilista mette a disposizione in un fondo che, attraverso una

norma dell'ex Presidente Prodi, persegue l'obiettivo, come già ricordato, di trasferire una parte del trasporto su gomma su ferro in uno dei nodi più intensi, più collassati e più delicati del sistema di relazione pianura padana-oltralpe. Credo che su tale questione il Parlamento dovrebbe intervenire, considerato che si tratta di una questione regolata da una norma del Consiglio dei ministri di allora.

Credo che quanto ci ha sottoposto il Presidente Cantone debba farci riflettere ed esprimo apprezzamento per l'iniziativa della Commissione di svolgere un'indagine conoscitiva in materia. Dobbiamo porci l'obiettivo di realizzare una legge organica che guardi all'Europa e metta ordine in una materia intricata e complessa. Tuttavia, siccome abbiamo approvato alcune norme cogenti, dobbiamo combinare a questo una sana azione riformista, che ci condurrà a redigere una legge organica sulla materia, evitando che l'articolo 5 produca situazioni di imbarazzo in Europa e ci impedisca di risolvere al meglio una situazione che sta facendo esplodere molte contraddizioni.

Il ruolo dell'Autorità presieduta dal dottor Cantone mi rassicura moltissimo, mentre rilevo che il ruolo della neonata Autorità dei trasporti riguardo alla normativa citata è stato molto limitato, perché essa può intervenire sulle concessioni future e non su quelle già esistenti, e il grosso del contenzioso origina proprio da quest'ultime.

Il mercato italiano non è pluralista e questo è uno dei pochi settori nella gestione dei servizi in cui non ci sono operatori stranieri, circostanza che, nel contesto europeo, non ci rafforza affatto. Abbiamo un rapporto deformato di grandezze tra un concessionario e tutto il resto.

Alcune distrazioni del soggetto maggiore rispetto alle leggi approvate originano, anche per le concessioni approvate fino al 2038, da una sorta di distrazione di massa rispetto a un problema che richiede il contributo e la disponibilità di tutti gli attori. Il legislatore da solo non può dirimere una materia così complessa, né pos-

siamo delegarla all'Authority ma serve la disponibilità di tutti gli attori protagonisti verso i quali lo Stato in questi anni è stato molto generoso.

In alcune stagioni abbiamo avuto una massa di investimenti che poi hanno compensato, ma ci sono stati anche « periodi di magra », stagioni sofferte. Non è un caso che il Governo cerchi di risolvere questa vicenda nel decreto cosiddetto Sblocca Italia, che è uno strumento di intervento finalizzato alla ripresa economica e alla crescita, perché riparta la stagione degli investimenti.

Ho i miei dubbi che questo possa essere fatto in un quadro di generosità disinteressata. Mentre prosegue l'indagine conoscitiva, sarebbe necessario conoscere meglio il pensiero del Governo e del Ministero competente e consentire alle autorità di regolazione di giocare la partita, temendo che, nella lotta tra innovazione e conservazione, tra autorità e conservatorismi ministeriali, alla fine possono ancora prevalere visioni ormai superate.

Non voglio creare allarmismi: in Italia ci sono 18 autorità indipendenti o simili, e sono tante. Noi abbiamo bisogno di 4 o 5 autorità indipendenti di rango europeo, purché esse siano messe in condizione di svolgere fino in fondo la missione per cui il legislatore si è impegnato a vararle.

Avendo preso visione al Senato del disegno di legge presentato dal ministro Madia, in merito alle autorità di regolazione, non vorrei che nella giusta necessità di razionalizzare e renderle più efficaci, efficienti e incisive in analogia con le autorità di rango europeo, la fretta di legiferare ci portasse a limitare l'azione di tali autorità che in un meccanismo di rinnovamento possono davvero aiutare il legislatore a fare meglio.

A tal proposito, ricordo le audizioni fatte su questo tema durante la discussione sullo Sblocca Italia, che in parte sono state ascoltate e in parte no. Se fossimo stati più diligenti e più coerenti rispetto ai suggerimenti, probabilmente non avremmo avuto le difficoltà che prima l'Europa e poi le autorità ci hanno segna-

lato. Sono però ottimista e penso che questa audizione possa consentirci di ritrovare la strada giusta.

RAFFAELE CANTONE, *Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC)*. Per quanto riguarda gli investimenti, secondo lo studio svolto e tenendo presente la nostra banca dati dei contratti pubblici, a fronte dei 33 miliardi di investimenti previsti per il rinnovo delle concessioni, sarebbero stati (anche se i dati non sono sicuri al cento per cento) investiti solo 11 miliardi, quindi un terzo.

Ricordo che l'istituzione del fondo Brennero è stata introdotta dalla legge finanziaria del 1997, che non ha però previsto nulla sulle modalità di trasferimento, ovvero se Autostrade Brennero debba trasferire come se fosse una sorta di dotazione o se debba entrare nel piano azionario della società specifica. Credo che questo sia un punto su cui sarebbe comunque indispensabile un intervento normativo.

Riguardo alle autorità indipendenti, credo sia arrivato il momento di una loro regolamentazione organica, anche per il fatto che la giungla retributiva che le riguarda è diventata veramente inaccettabile.

Noi abbiamo operato un'enorme *spending*, imposta dal decreto n. 90, del 20 per cento e abbiamo messo in bilancio il 29 per cento. Questo ha significato una riduzione economica di oltre 19 milioni di euro per l'anno prossimo, che ha comportato un sacrificio sia per i dirigenti sia per i dipendenti. Tuttavia, diventa poi un paradosso chiedere un sacrificio ai nostri dipendenti, laddove i funzionari dell'Autorità dei trasporti guadagnano quasi 1.500 euro in più dei nostri funzionari, con un meccanismo che non ha senso perché bisognerebbe stabilire criteri validi per tutti.

Noi abbiamo realizzato una pesantissima *spending*, come la legge imponeva, ma dobbiamo erogare 2 milioni di euro a un'altra autorità che non ha fatto alcuna

riduzione, per cui i nostri dipendenti lamentano che togliamo soldi a loro per darli ai dirigenti di altre autorità.

Colgo questa occasione per fare uno sfogo personale, perché credo sia arrivato il momento di una regolamentazione unitaria. Quante debbano essere le autorità è scelta del Parlamento, però devono essere trattate tutte allo stesso modo.

PRESIDENTE. Il concetto risulta molto chiaro. Peraltro ricordo che noi avevamo reintrodotta l'Autorità dei trasporti. Gli unici aspetti positivi dell'articolo 5, qualora la linea scelta fosse quella di non prevederne la proroga nel provvedimento cosiddetto Milleproroghe, per quanto riguarda le concessioni autostradali, erano la previsione del cento per cento (che non vi sarà se non viene disposta la proroga in relazione al suddetto articolo) e la reintroduzione di un meccanismo di controllo del Parlamento e dell'Autorità dei trasporti che non era previsto nella versione originaria, ma che è stato introdotto recependo le indicazioni emerse in una serie di audizioni, a partire da quella del Presidente Cantone.

MICHELE DELL'ORCO. Vorrei sottoporre al dottor Cantone una questione. Si è parlato di infrazione europea e nello Sblocca Italia lo avevamo già denunciato, si è parlato di Milleproroghe che concede proroghe fino a fine 2015, e abbiamo presentato un emendamento per chiuderlo al 2014. Si è parlato anche delle barriere e dell'incidente oggetto di una nostra interrogazione del 2013 che non ha mai ricevuto risposta.

Vorrei lanciare come gruppo un appello al dottor Cantone per un problema presente in Emilia. In questo momento è in corso a Modena la missione della Commissione parlamentare antimafia e vorrei porre l'attenzione sull'autostrada Cispadana, che non ha un legame diretto con l'indagine Emilia. Vorrei però ricordare che, tra le imprese che costruiranno, alcune di esse ha varie ombre alle spalle, tra cui ad esempio la Coopsette di cui, secondo alcuni articoli, diversi componenti

sarebbero indagati nell'ambito di una nuova inchiesta in Piemonte.

Sempre la Coopsette deve chiarire alcuni legami con Bianchini, un costruttore a cui è stata subappaltata una serie di lavori post-terremoto arrestato poche settimane fa. La Coopsette è inoltre coinvolta nell'indagine del TAR di Firenze per quanto riguarda lo smaltimento di fanghi inquinanti tramite la sua Nodavia e ditte legate alla camorra. La Coopsette sembrerebbe avere inoltre legami con ditte collegate con la 'ndrangheta, perché ha affidato molti lavori all'Eco-ge dei Mamone.

Questo quindi è il quadro e ho definito i problemi legati a una sola impresa, ma c'è anche la Pizzarotti, la CCC ed altre. Noi abbiamo depositato una risoluzione per bloccare la procedura di VIA del Ministero dell'ambiente che dovrebbe avvenire a giorni, poiché non vorremmo ritrovarci tra un anno a dire che l'avevamo detto, come per molte delle cose che ha detto lo stesso dottor Cantone.

Rivolgo quindi un appello al dottor Cantone affinché effettui un'indagine o comunque effettui dei monitoraggi ed eventualmente rilasci delle dichiarazioni, come già in passato sulla questione della procedura di infrazione in sede europea in materia di pedaggi autostradali e tanto altro.

PRESIDENTE. Nel ringraziare l'onorevole Dell'Orco per le sue osservazioni dalle quali sono emersi nuovi elementi, sottolineo che ciò che ha bloccato l'articolo 5 sono esattamente le modifiche operate nel passaggio parlamentare, perché, se non fossero state introdotte quelle modifiche, tutte le concessioni sarebbero state prolungate, dato che non erano previsti i passaggi che adesso le bloccano.

UMBERTO MARRONI. Vorrei sottolineare che, considerate le perplessità espresse dalla Commissione ambiente sull'articolo 5 e le modifiche che hanno portato a questo risultato, oltre al monitoraggio degli impegni sulle opere pubbliche realizzate o meno, il punto è molto delicato, perché, quando un privato si

sostituisce al pubblico nella gestione di un bene oggetto di concessione da parte dello Stato in cambio dell'assunzione di precisi impegni, è decisivo che questo scambio sia molto chiaro e trasparente. Questo è il punto più delicato di tutta questa questione.

RAFFAELE CANTONE, *Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC)*. Lei si riferisce ad un monitoraggio degli investimenti?

UMBERTO MARRONI. Esatto, perché è ovvio che, se non avviene questo scambio, si va in una terra di nessuno anche per la stessa validità della concessione.

RAFFAELE CANTONE, *Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC)*. Scusi per l'interruzione ma il tema è purtroppo noto: se si sostiene che non li hanno spesi, essi obiettano che il problema sono i famosi interventi mancati da parte delle autorità locali, perché le autorizzazioni non vengono concesse.

Per chiarezza vorrei precisare che noi forse saremmo anche in grado di fare un monitoraggio complessivo che potrebbe essere mostruoso, ma le singole valutazioni arriverebbero ai limiti dell'impossibile e ci sarebbe bisogno di una Commissione *ad hoc* che valuti caso per caso perché quegli investimenti non siano stati fatti.

UMBERTO MARRONI. Il punto delicato è proprio questo, in quanto a quel punto decadrebbe l'elemento fondamentale della concessione.

Sottolineo poi che non esistono solo le concessioni autostradali, ma bisogna capire quali concessioni di opere siano state fatte e siano ancora vigenti e che, invece, teoricamente avrebbero la necessità di andare a gara. Ovviamente io ne ho in mente qualcuna, ma occorre una valutazione da parte dell'Autorità e del Parlamento su quali altri regimi concessori lo Stato o le grandi aziende partecipate dallo

Stato abbiano, analizzando altresì quali siano gli elementi di opacità nella gestione di queste concessioni.

Ritengo, inoltre, che sia giunta l'ora di predisporre una normativa più adeguata sui regimi concessori, perché le norme si sono evolute e spesso sono andate anche in contrasto tra loro. La sua autorità può quindi aiutare la nostra Commissione a valutare una normativa complessiva.

Ritengo infine sia indispensabile capire quali siano le concessioni strettamente necessarie, cioè in quali casi lo Stato debba addivenire al regime concessorio e non avvalersi di normali procedure di gara.

CHIARA BRAGA. Vorrei sottolineare ancora una volta come nella discussione relativa alla formulazione dell'articolo 5 del provvedimento, prendendo atto di una serie di osservazioni emerse in fase di audizioni tra cui quella dell'ANAC, abbiamo cercato di inserire una serie di elementi. Ritengo che quello più significativo sia la clausola di preventivo rilascio da parte dell'Unione europea dell'assenso rispetto all'attuazione di queste disposizioni.

È evidente che tutte le altre questioni sottolineate sono di estremo interesse per capire se sia necessario un intervento normativo di chiarimento qualora ce ne siano i presupposti, anche nel caso in cui il Governo ritenga di mantenere questo orientamento, avendo valutato l'ipotesi di un allungamento dei termini del Milleproghe. Per tale ragione è opportuno raccogliere tutte le indicazioni utili.

Ritengo che la questione relativa alla realizzazione degli investimenti meriti un approfondimento, anche perché ricordo che nella formulazione del comma 1 del suddetto articolo avevamo esplicitato, con un segnale di attenzione a questo tema, garantendo l'attuazione degli investimenti pregressi oggetto delle precedenti concessioni, il tema dell'obbligo di realizzare comunque gli investimenti già previsti negli atti di concessione.

Mi pare che ci siano una serie di problematicità rispetto alla tempistica e agli eventuali margini di messa in discus-

sione degli investimenti. Quindi, se questa formulazione non è sufficientemente chiara, mi domando come raccogliere indicazioni in un secondo momento perché ci sia una garanzia della piena attuazione degli impegni che le concessionarie si erano già assunte con gli atti precedenti.

MASSIMO FELICE DE ROSA. Nel ringraziare il dottor Cantone per le risposte esaurienti alle varie domande poste, vorrei sottolineare che dei 33 miliardi per i subappalti circa 11 sono contabilizzati a nominale ed è proprio su quelli che dovrebbe esserci il maggior controllo, perché si dichiara una cifra, poi il subappalto viene strozzato e da varie segnalazioni ci risulta che si crea un *gap*. Ci domandiamo, quindi, dove vadano a finire quei soldi.

ROBERTO MORASSUT. Se fa parte del corpo delle obbligazioni che debbono essere onorate nell'ambito della concessione sono soldi pubblici, che lo faccia il concessionario o che lo faccia *in house*.

RAFFAELE CANTONE, *Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC)*. No, non sono d'accordo, perché, se do un appalto a un soggetto che a sua volta subappalta, questa è una modalità di esecuzione, non è che mi deve retrocedere quanto ho guadagnato.

Se, ad esempio, si prevede che una bottiglia sia venduta ad 1 euro, se poi la si compra a 80 centesimi, i 20 centesimi di differenza rappresentano un utile. Se questo viene fatto direttamente dalla società *in house*, questo resta come dice lei, però bisogna vedere chi fa il subappalto, e quindi cambia moltissimo!

MASSIMO FELICE DE ROSA. Il dubbio, che è più di un dubbio, è che nei vari passaggi delle controllate in effetti i concessionari guadagnino degli utili in più.

Vorrei fare una segnalazione riguardante le vasche di laminazione a Senago, sul fiume Seveso in Lombardia. Le chiederemmo di tenere d'occhio questa situa-

zione perché per vasche di laminazione di dimensioni completamente diverse (anche il presidente Realacci se n'è occupato ultimamente), ossia una vasca da 150.000 metri cubi e una vasca da 1 milione di metri cubi, ci risulta più o meno lo stesso investimento di 28 milioni di euro.

Ci chiediamo come ciò risulti possibile. Considerato che sulle vasche di laminazione ci sono in ballo i movimenti terra e quindi le solite aziende, ci sembra doveroso un focus su questi aspetti.

RAFFAELE CANTONE, *Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione per la valutazione e la trasparenza delle amministrazioni pubbliche (ANAC)*. Le chiederei, se fosse possibile, di avere copia del verbale nella parte relativa alle richieste formulate dall'onorevole Marroni e dall'onorevole De Rosa. Noi abbiamo delle regole che non consentono di rispondere, se non in presenza di segnalazioni e nell'ambito dei piani ispettivi, ma con il verbale relativo a tali richieste svolgeremmo gli opportuni approfondimenti.

Con riferimento a quanto rilevato dall'onorevole Braga, è vero che l'articolo 1 prevede espressamente la possibilità che gli investimenti si cumulino. Il tema che noi evidenziamo è il rischio che questi investimenti potrebbero in parte essere la stessa cosa.

Ciò che ci preme evidenziare al riguardo non è la necessità di un intervento normativo, ma di un intervento di monitoraggio che eviti di computare due volte gli stessi investimenti, creando un sistema a rischio di conflitti e di interventi giuri-

sdizionali e di eventuali controversie che rischiano di essere lunghissime.

Su questo punto credo ci sia un problema non di norme, ma di controlli, con la problematica relativa alla competenza degli stessi. Si tratta peraltro di una scelta politica.

Resto dell'idea che, se si decide di non dismettere l'articolo 5, bisogna capire se vi sia uno spazio nella concessione per intervenire sulle modalità di allungamento della concessione e sul regime tariffario. Riguardo alle modalità, credo che sia implicito nella norma, in quanto la *ratio* dell'articolo 5 stava proprio nella possibilità di allungare le concessioni.

Per quanto attiene al regime tariffario, dubito che, con la mera concessione, si possano mettere insieme regimi tariffari talvolta stabiliti da norme legislative. Credo però che questo sia di vostra competenza e che il problema dovrà essere affrontato se e quando saranno presentate richieste in materia di utilizzabilità dello Sblocca Italia.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il dottor Cantone, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.55.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 17 aprile 2015.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 1,00



17STC0009130