

CAMERA DEI DEPUTATI

**COMMISSIONI RIUNITE
VIII (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI) E IX (TRASPORTI, POSTE E
TELECOMUNICAZIONI)**

Resoconto stenografico

INDAGINE CONOSCITIVA

Seduta di martedì 15 giugno 2004

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA VIII COMMISSIONE PIETRO ARMANI**

La seduta comincia alle 12.15.

(Le Commissioni approvano il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale costruttori edili (ANCE) e dell'Associazione imprese generali (AGI).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato e sulle prospettive di sviluppo del settore autostradale, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale costruttori edili (ANCE) e dell'Associazione imprese generali (AGI).

Ringrazio il dottor Ferroni, direttore generale dell'ANCE, e il dottor Lupo, presidente dell'AGI, e li invito, senz'altro, ad intervenire.

CARLO FERRONI, *Direttore generale dell'ANCE*. Innanzitutto, desideriamo esprimere il nostro ringraziamento per essere stati invitati a partecipare a questa importante audizione.

Naturalmente, condividiamo in modo assoluto l'idea espressa dalle competenti Commissioni in merito alla insufficienza della rete autostradale italiana e alla necessità di nuovi interventi di ammodernamento, di ampliamento e di manutenzione. Il punto di vista dal quale prevalentemente noi valutiamo questa situazione è essenzialmente quello dei costruttori interessati alla esecuzione dei lavori. Al riguardo, dobbiamo affermare che le regole che governano le modalità di affidamento sovente sono eluse da comportamenti che non ci sembra assicurino piena trasparenza. Come i componenti di queste Commissioni ben sanno, la normativa europea prevede che, ove si effettui una gara per l'acquisizione della concessione, il concessionario è libero di decidere se realizzare l'opera direttamente, affidarla *in house* o affidarla in appalto. In assenza di gara a monte, occorre che la gara sia effettuata a valle, per l'affidamento dei lavori. Ebbene, in molti casi questa distinzione non è rispettata. Infatti, osserviamo spesso situazioni nelle quali i concessionari autostradali che

acquisiscono una integrazione della loro concessione costituiscono società esecutive o acquisiscono rami di azienda e, successivamente, manifestano l'intenzione di affidare direttamente, senza alcun procedimento di gara, le attività esecutive a queste società.

Posso citare alcuni casi, essenzialmente sulla base di notizie riportate dalla stampa perché non esistono documenti ufficiali in proposito. Ad esempio, la Milano-Mare, che avrebbe ricevuto l'affidamento dei lavori di costruzione del raccordo per il nuovo polo fieristico da Rho a Pero, ha manifestato l'intenzione di affidare alla propria controllata, la Valdata, l'esecuzione dei lavori. La carenza di informazioni ci impedisce di formulare un giudizio più completo. Analoghe notizie provengono dalla concessionaria Brescia-Padova. Infatti, sempre in base alle dichiarazioni rilasciate dai responsabili, sembra che ci sia l'intenzione di affidare la realizzazione del nuovo tratto di autostrada, previsto dalla stessa concessione, al socio privato della controllata Serenissima costruzioni SpA. Questi sono i casi di cui siamo a conoscenza, perché i responsabili hanno avuto la correttezza di rendere queste dichiarazioni ai giornali. Nei casi in cui ciò non avviene, non lo veniamo a sapere. Tutto questo ci preoccupa molto perché significa che un comportamento del genere conduce a una restrizione del mercato ed alla esclusione da queste attività di un numero consistente di imprese. Invece, a noi interessa, indubbiamente, che ci sia un mercato e che sia aperto alle imprese.

Ci sono altri esempi in proposito, perché la fantasia si è molto sviluppata intorno a questi meccanismi. Mi riferisco al caso della Arcea SpA, una società costituita dalla regione Lazio insieme ad alcuni soci privati, la quale, in virtù di una legge regionale, ha ottenuto l'esclusiva per la realizzazione di tutte le opere stradali e autostradali nel Lazio fino al 2099, in base al presupposto che la quota più rilevante dei lavori - 100 per cento sotto soglia e 70 per cento sopra soglia - sia affidata ai soci che possiedano le qualificazioni necessarie. Quindi, anche in questo caso non c'è stata alcuna procedura di gara. Pur non entrando nei dettagli, ricordo che ne abbiamo discusso e abbiamo presentato ricorsi in sede europea. Vedremo quali sviluppi interverranno. Tuttavia, percepiamo una certa sensibilità da parte di questi soggetti al fine di cercare di aggiustare le cose. Sicuramente, in questa materia il Governo e il Parlamento - non so dire in che modo - dovrebbero fare un po' d'ordine. Innanzitutto è fondamentale che ciascuno si dedichi al proprio *core business*. Infatti, un gestore di autostrade è preferibile che continui a far bene il suo lavoro, piuttosto che improvvisarsi costruttore; però, se poi vuole proprio diventare anche costruttore, allora deve seguire le norme.

Questa è la raccomandazione che rivolgiamo alle Commissioni su questa materia che richiede degli approfondimenti - voglio soltanto accennare in termini problematici a qualche preoccupazione che abbiamo - rispetto all'impegno del concessionario sulla manutenzione, che nei vari capitolati ci appare non ben definito; questa, infatti, è un'impressione che abbiamo e che è riscontrabile anche percorrendo le strade. Crediamo che il discorso della manutenzione sia di grandissima importanza e su questo dovrebbe essere molto sensibile anche l'attuale Governo, che è intervenuto con un codice della strada tendente a salvaguardare gli utenti delle strade con normative abbastanza stringenti; quindi, vogliamo caldeggiare un maggiore impegno sul fronte della manutenzione definendolo dettagliatamente nei capitolati e non lasciandolo al caso.

Abbiamo detto poc'anzi che, dove si faccia una gara per una nuova concessione, fatta questa gara non è più necessario effettuarla a valle - ciò è previsto nella disciplina europea - ma vorremmo raccomandare che si creino tutte le condizioni necessarie affinché nella gara a monte ci siano effettivamente concorrenza e mercato.

Temiamo infatti che le condizioni di accesso a queste nuove gare - in termini di servizi eseguiti, di capitali, di finanza - riducano fortemente la gamma dei potenziali partecipanti e mettano di fronte dei soggetti che possano trovarsi in condizioni diverse; infatti, il *new comer* di questo *business* certamente non ha gestito le autostrade, perché altrimenti non sarebbe *new comer*, e non gode di una situazione di gestione monopolistica del servizio e tariffaria che può consentire maggiori possibilità e capacità di accesso alle gare.

Quest'ultima riflessione tende semplicemente a evidenziare che la tematica del sistema tariffario, delle capacità di accesso al mercato delle nuove concessioni merita un approfondimento, per verificare che le condizioni di mercato ci siano effettivamente.

MARIO LUPO, *Presidente dell'AGI*. Signor presidente, innanzitutto ringrazio per l'occasione che ci viene offerta di partecipare a questa audizione sullo stato e le prospettive del settore autostradale.

L'AGI rappresenta, all'interno del sistema ANCE, il mondo delle grandi imprese di costruzione in possesso dei requisiti - in base al regolamento di qualificazione che è ancora *in itinere* - per assolvere a quel ruolo di contraenti generali che la legge obiettivo e il decreto di attuazione (decreto legislativo n. 190 del 2002) prevedono per la realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche.

Il ruolo delle grandi imprese che l'AGI inquadra è da *general contractor* ed è essenzialmente un ruolo di

esecutori e di registi degli interventi di realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche. In questa accezione i contraenti generali sono innanzitutto degli esecutori, degli appaltatori, in base ad una tipologia di affidamento che nella legislazione europea è conosciuta come appalto del «terzo tipo» e che, prima della legge obiettivo, la legislazione italiana ignorava completamente.

Devo, però, ricordare al presidente e ai commissari che i contraenti generali, mentre hanno questo ruolo tipico e pregnante di esecutori, sono anche i promotori o comunque soci di società di progetto che si candidano per l'assentimento in concessione della realizzazione di infrastrutture strategiche; infatti, anche nel proliferare di iniziative, di proposte di finanza, di progetti per la realizzazione di infrastrutture strategiche, i contraenti generali sono normalmente presenti nel raggruppamento di imprese che è composto, spesso, di esecutori, di gestori, di società finanziarie e di società di ingegneria. In questa audizione intendiamo rappresentare i contraenti generali nel loro duplice ruolo: quello di esecutori, di appaltatori - come la legge obiettivo e il decreto legislativo n. 190 richiamano - e quello di potenziali concessionari anche nel settore autostradale.

Lo stato del sistema autostradale italiano - abbiamo letto i resoconti delle precedenti audizioni e abbiamo raccolto una serie di dati ed informazioni fornitici dagli atti parlamentari - è deficitario perché il deficit infrastrutturale italiano non ha risparmiato nemmeno il settore autostradale.

PRESIDENTE. Ricordo la sciagurata legge del 1975, della quale nessuno si assume la paternità.

MARIO LUPO, *Presidente dell'AGI*. Lo shock petrolifero ha legittimato questa «mattana» che ha fatto perdere poi all'Italia posizioni di primazia che il nostro paese aveva in campo europeo; infatti, abbiamo perso terreno rispetto agli altri *partners* e possediamo un sistema autostradale inadeguato rispetto ai volumi di traffico che deve gestire.

Dicevo che lo stato del sistema autostradale è deficitario e a questo dobbiamo supplire il più rapidamente possibile, perché quando i problemi si affrontano con tempi biblici rimangono irrisolti; quindi, occorre intervenire con la massima determinazione.

Sempre dai resoconti delle audizioni che avete svolto, ho colto, in questa ottica, una serie di informazioni confortanti dal punto di vista delle norme e delle regole. Come voi mi insegnate, la legge obiettivo, il decreto di attuazione e la riforma della legge Merloni attuata con la cosiddetta Merloni *quater*, cioè la legge n. 166 del 2002, hanno provveduto largamente a rendere idonee le regole che devono essere applicate per il recupero del deficit infrastrutturale. Quindi, disponiamo di un corpo di regole e di norme che consentono di evitare le lungaggini, i problemi, gli inceppamenti e tutte le insensatezze che connotavano la legislazione precedente. Tutto è perfezionabile e tutto è migliorabile ma, dal punto di vista delle regole, sostanzialmente ci siamo.

PRESIDENTE. Almeno riguardo ad una parte dei ritardi.

MARIO LUPO, *Presidente dell'AGI*. Se le grandi imprese svolgeranno il loro compito e il loro ruolo, come è previsto dalle intese tra ANCE e AGI e come è previsto, persino, da alcuni assetti normativi che riguardano proprio l'attuazione della legge obiettivo, credo che il sistema delle grandi imprese e dei contraenti generali fungerà da traino anche per il sistema delle imprese minori. In altri termini, la crescita del sistema delle imprese deve essere complessiva, non può riguardare soltanto un segmento privilegiato, perché questo è contrario agli interessi del paese e agli interessi della categoria.

FRANCESCO STRADELLA. Mi permetto di intervenire, signor presidente. Non intendo affermare che le grandi imprese lavorano penalizzando le piccole imprese, ma ritengo che il sistema delle regole, al momento, sia stato attuato soltanto nei confronti delle grandi opere che sono appannaggio delle grandi imprese. Invece, per le opere pubbliche minori, le regole continuano ad essere eccessivamente vincolistiche.

MARIO LUPO, *Presidente dell'AGI*. Credo che quanto c'è di buono nella legge obiettivo e nella legislazione connessa possa essere esteso. Lo abbiamo rilevato dai resoconti di alcune delle audizioni che avete svolto. Tra gli altri, i rappresentanti dell'AISCAT - se non ricordo male - sollevavano il problema dell'applicazione delle regole della legge obiettivo - il decreto legislativo n. 190 del 2002 - alle autostrade che non facciano parte del novero delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera del CIPE n. 121 del 2001. Penso che sia una istanza corretta che merita di essere ascoltata.

PRESIDENTE. Mi scusi l'interruzione, dottor Lupo. Come lei sa, nell'articolo 14 della legge obiettivo citata è contenuta una norma secondo la quale il blocco in precedenza rappresentato dai ricorsi al TAR si trasforma in un risarcimento per equivalente, qualora siano riconosciuti i diritti di chi abbia presentato ricorso. Adesso, si chiede che questa norma sia estesa anche al di là della legge obiettivo. Questo dimostra, evidentemente, quanto affermato dall'onorevole Stradella e, cioè, che per le piccole opere ancora c'è qualche elemento da modificare.

MARIO LUPO, *Presidente dell'AGI*. Credo di poter ricostruire la volontà dell'attuale maggioranza che, nel portare avanti una legge obiettivo riferita soltanto alle grandi opere infrastrutturali, intese procedere con priorità e con maggiore urgenza alle grandi infrastrutture di cui il paese aveva urgente bisogno, seguendo una strada meno impervia e difficile. Credo che, una volta maturata una buona esperienza, da tutti riconosciuta come tale, con le grandi opere, le regole più valide previste da quella legislazione potranno essere estese. Perché disegnare necessariamente due mercati distinti, ove non ve n'è bisogno? Non ne vedo le ragioni né la legittimazione. Credo che questa sia anche l'opinione dei rappresentanti dell'ANCE che, fin dall'inizio, ricordo che sostenevano e caldeggiavano l'ipotesi di introdurre le semplificazioni e le accelerazioni previste per i procedimenti autorizzatori - quali il consenso Stato-regione sulla localizzazione dell'opera, la valutazione di impatto ambientale e la Conferenza di servizi - anche alle infrastrutture ordinarie. Crediamo che sia una istanza corretta.

Tornando all'argomento in discussione, l'AGI rappresenta interessi imprenditoriali sia del settore dell'esecuzione sia del settore delle nuove concessioni. Ci aveva confortato la lettura di una serie di dati dai quali risulta che oggi non soltanto esiste un sistema normativo adeguato per recuperare il ritardo infrastrutturale ma, in particolare nel settore autostradale, esistono anche le risorse necessarie. Ricordo a me stesso questi dati, che voi conoscete benissimo. Innanzitutto, in base alle convenzioni vigenti con le concessionarie autostradali, gli impegni per l'adeguamento agli standard europei della rete esistente si stimano, complessivamente, in 15,7 miliardi di euro. Si tratta di una massa di interventi importante da parte delle concessionarie autostradali, a cui devono essere aggiunti quelli dell'ANAS.

PRESIDENTE. Tutto questo, solo per l'adeguamento.

MARIO LUPO, *Presidente dell'AGI*. Noi abbiamo un obiettivo di adeguamento e un obiettivo di sviluppo. Per l'adeguamento, mi pare che le risorse ci siano e che siano anche cospicue. L'importante è utilizzarle e fare in modo che queste convenzioni e gli impegni di convenzione siano attuati. Quanto affermato dal dottor Ferroni in questo senso ci trova perfettamente d'accordo.

Per la realizzazione di nuove autostrade, crediamo che il *project financing* sia la modalità più corretta per perseguire lo sviluppo. In questo ambito, in cui c'è e ci può essere un ritorno di mercato, puntare sulla finanza di progetto senza gravare sulle scarse finanze pubbliche credo che sia un obbligo. Abbiamo letto alcune dichiarazioni del presidente dell'ANAS, il quale afferma che, negli anni 2002-2003, sono pervenute ad essa otto proposte di realizzazione di nuove autostrade in concessione, per un ammontare complessivo di 18,9 miliardi di euro. Questo significa che l'interesse degli operatori, tra i quali - lo ribadisco - ci sono molti contraenti generali associati alla nostra associazione, è nella direzione di impegnarsi nella realizzazione di nuove autostrade in concessione.

In qualità di esecutori, noi siamo portatori di una istanza che abbiamo sempre sostenuto e che, in questa sede, vorremmo ribadire. Siamo convinti, cioè, che le opere della legge obiettivo, quelle individuate dalla delibera CIPE n. 121 del 2001, debbano essere eseguite mediante affidamento a contraenti generali. Questa è stata la volontà chiaramente espressa dal legislatore, il quale ha voluto in tal modo garantire la celerità di realizzazione che può essere assicurata dal contraente generale. Si ricorre ad esso proprio perché può assicurare la realizzazione di opere grandi e complesse meglio, dal punto di vista degli standard qualitativi, e più celermente rispetto ad appaltatori di altre tipologie.

Attraverso gli investimenti previsti dalla legge obiettivo, il legislatore ha voluto assicurare anche la crescita di una categoria imprenditoriale che tutti i paesi considerano come una risorsa. La categoria dei contraenti generali è importante in ogni sistema paese, proprio perché, altrimenti, un certo sviluppo delle città, un certo livello di infrastrutturazione strategica non si realizza adeguatamente. Il legislatore italiano attraverso la legge obiettivo, oltre che perseguire il recupero del deficit infrastrutturale, ha voluto anche garantire ai contraenti generali un'opportunità di mercato e di sviluppo che, in precedenza, era completamente mancata; quindi, le infrastrutture strategiche devono essere realizzate, anche in campo autostradale, dal contraente generale. Tutto ciò deve avvenire anche quando sono oggetto di costruzione e gestione, sempre che il

concessionario non abbia, già di per sé, come tale, la qualificazione di contraente generale; quindi, quando il concessionario non possiede questa qualifica, si deve fare riferimento al contraente generale.

Per quanto riguarda il sistema delle nuove concessioni, noi siamo portatori di alcune istanze: liberalizzazione del mercato, estrema trasparenza del mercato, regole chiare, procedure assolutamente trasparenti ed affidabili. Chiediamo tutto ciò non solo e non tanto a tutela degli interessi della categoria che rappresentiamo, ma anche come preconditione utile a promuovere l'afflusso di capitali per l'investimento infrastrutturale che altrimenti non avrebbe luogo.

Le considerazioni che ha espresso poc'anzi il dottor Ferroni a proposito di una serie di tentativi, più o meno surrettizi, volti a restringere il campo della concorrenza, per non applicare le regole ottimali di trasparenza ed efficienza del mercato, ci trovano assolutamente consenzienti e, volendo concorrere alla realizzazione del nuovo anche attraverso le nostre imprese, siamo portatori di queste istanze che, del resto, nelle vostre audizioni abbiamo sentito più volte ricorrere.

Per il momento non ho altro da aggiungere. Mi riservo di far pervenire alle Commissioni un documento riassuntivo di queste posizioni e ancora una volta vi ringrazio.

GRAZIANO MAZZARELLO. Vorrei porre soltanto una brevissima domanda, perché alcune considerazioni occorre valutarle così come un sono.

Signor presidente, le vorrei far notare - sicuramente l'ha già notato - questa denuncia piuttosto forte che è stata fatta sulla violazione delle regole. Sono stati citati anche degli esempi precisi di violazione palese delle regole della concorrenza.

CARLO FERRONI, *Direttore generale dell'ANCE*. Le notizie riguardanti l'Arcea non derivano da dichiarazioni rese ad un giornale ma da una legge regionale ed esiste una procedura di infrazione aperta, non solo da noi, ma - mi sembra - direttamente dalla Commissione europea. Invece, per ciò che concerne gli altri due casi, si tratta di episodi riferiti ad organi di stampa dai responsabili delle due autostrade che ho citato, i quali hanno dichiarato quanto segue: «è nostro intendimento di affidare la quota dei lavori da eseguire alla tal società...»; quindi, non siamo in possesso di atti, proprio perché gli affidamenti diretti vengono fatti con meccanismi di diritto privato.

GRAZIANO MAZZARELLO. Visto che siamo di fronte non solamente ad una denuncia generica che presuppone una regolamentazione migliore, da parte nostra o del Governo, attraverso gli strumenti legislativi e regolamentari di cui disponiamo, ma anche ad indicazioni di violazioni palesi così precise, signor presidente, riterrei opportuno un richiamo formale agli organi di controllo, affinché questi episodi siano affrontati e verificati. Mi sembra, infatti, che sia stata detta una cosa interessante e cioè che spesso non si viene a conoscenza di violazioni palesi.

PRESIDENTE. A me sembra che stiamo tralignando dalle funzioni proprie delle Commissioni; infatti, saranno i danneggiati a farsi carico - come del resto mi pare sia già successo - laddove ci fosse un riferimento preciso e non semplicemente una notizia giornalistica, di presentare i dovuti ricorsi.

GRAZIANO MAZZARELLO. Noi stiamo a guardare!

PRESIDENTE. La Commissione, tutt'al più, nel quadro della discussione sul decreto legislativo riguardante i contraenti generali, può segnalare al Governo di vigilare affinché sia la legge obiettivo sia il decreto n. 190 siano effettivamente applicati; quindi, a mio parere, questo è un problema che riguarda il Governo, non le Commissioni parlamentari.

MARIO LUPO, *Presidente dell'AGI*. Ritengo che una certa forma di richiamo e di garanzia possa essere opportuna, perché le forme di tutela che noi possiamo esercitare sono a volte rese difficili da un certo atteggiamento che, proprio recentemente, ha assunto il Consiglio di Stato; infatti, questo organo di fronte ad un nostro ricorso, in cui il TAR ci aveva dato ragione, ha affermato che l'associazione non è legittimata a procedere su questo fronte e la stessa illegittimità si palesa anche quando si richiede l'accesso agli atti; allora, si rischia che tali diritti non possano trovare un'adeguata tutela attraverso la giustizia ordinaria. Ritengo quindi che un sia pur generico richiamo da parte della Commissione sia comunque utile, perché questa tendenza è strisciante e non riguarda soltanto le autostrade, ma anche altri settori; tra questi, ad

esempio, ci sono le ex municipalizzate che ora sono diventate private, ma continuano a godere di situazioni che le pongono in condizioni concorrenziali diverse rispetto ad altri soggetti.

PRESIDENTE. Ho raccolto questo suggerimento e per quanto riguarda le ex municipalizzate concordo perfettamente con voi; infatti, la loro trasformazione somiglia molto alla riforma delle facoltà che sono state tramutate in dipartimenti cambiando soltanto la targhetta davanti al locale. Capisco che esiste questa tendenza, perché ciascuno vuole essere monopolista nel proprio campo e le municipalizzate, che sono nate monopoliste, hanno difficoltà ad abbandonare una cultura.....

GRAZIANO MAZZARELLO. Avete votato una legge per consentirglielo!

PRESIDENTE. Peraltro, risale a Luigi Luzzatti, il quale inventò le municipalizzate. All'epoca, il mercato era ricco e si dovevano tutelare gli interessi locali. Oggi siamo nel quadro di un mercato diverso ed è giusto che questa ottica cambi. Accolgo il suggerimento e penso che dovremo valutarlo, eventualmente, come richiamo al Governo, in occasione della discussione relativa al decreto legislativo sul *general contractor*.

FRANCESCO STRADELLA. È un problema di qualificazione, è importante capire che cosa ciascuno debba fare; altrimenti, tutti si occupano di tutto, senza averne la responsabilità. Devo dire che questo richiamo alla concorrenza più aperta non nasce oggi ma proviene da lontano. Ne ho sempre sentito parlare.

GRAZIANO MAZZARELLO. Vorrei proseguire il mio intervento.

FRANCESCO STRADELLA. Chiedo scusa all'onorevole Mazzarello.

GRAZIANO MAZZARELLO. Se l'onorevole Stradella ora espone la sua impostazione liberale, ne sono contento, nel senso che l'ho incentivato in questo.

FRANCESCO STRADELLA. Non si tratta di una impostazione liberale, ma di dare a tutti la stessa apertura di credito e la stessa possibilità.

Mi scuso ancora con l'onorevole Mazzarello: ritenevo che avesse terminato il suo intervento.

GRAZIANO MAZZARELLO. Intendo insistere, signor presidente, anche se sarà lei a decidere se accogliere o meno questa sottolineatura. Siccome siamo di fronte non ad una generica denuncia, ma ad una denuncia sostanziale, basata su fatti concreti, avanzerei una richiesta formale al Governo, al presidente della Commissione e a queste Commissioni riunite in sede di indagine conoscitiva. Signor presidente, lei l'ha accolta in modo più mediato e ne prendo atto, pur nella mia insistenza.

Tornando alla mia domanda, vorrei sapere se siate in grado di fornirci - sicuramente ne siete in possesso - alcuni dati ed elementi che ci indichino se e quanto il mercato si sia mosso, in termini di assegnazione concreta di lavori o di inizio di lavori, quest'anno rispetto all'anno scorso e a all'anno precedente, relativamente alle questioni autostradali. In base alle carte, non si ha la sensazione precisa di quanto stia accadendo, cioè se le leggi di cui avete parlato così bene abbiano riscontri concreti nella realtà. Voi avete affermato anche che non è ben definito l'impegno dei concessionari sul fronte delle manutenzioni. Ho il sospetto che i lavori concreti non si facciano, non solo quanto alla realizzazione delle opere ma anche quanto alle stesse manutenzioni. Dal momento che voi rappresentate imprese che svolgono, in particolare, questa funzione, vorrei avere qualche elemento e qualche dato in proposito.

PRESIDENTE. Il dottor Lupo ha ricordato che nell'ambito dell'AGI ci sono grandi imprese che si candidano anche per le nuove concessioni. In altri termini, si tratta di grandi imprese di costruzione che, in futuro, ottenendo nuove concessioni, potranno diventare contemporaneamente concessionari e anche costruttori. Si porrebbe, allora, lo stesso problema, cioè quello di fare in modo che le manutenzioni e gli interventi sulle nuove concessioni siano messi a gara.

MARIO LUPO, *Presidente dell'AGI*. Se l'impresa concessionaria dispone della qualificazione di costruttore e di contraente generale abilitato a realizzare lavori pubblici, può benissimo realizzarli. La legislazione attuale non impone di affidare a terzi l'esecuzione delle opere. Invece, lo impone al concessionario che non

disponga della qualificazione di costruttore, di contraente generale e di appaltatore di opere pubbliche, o che non abbia espletato una gara.

PRESIDENTE. Attualmente, l'ANAS sta costruendo alcune grandi opere in proprio, per così dire, sia pure affidando alcuni appalti: mi riferisco all'autostrada Salerno-Reggio Calabria o alla trasformazione, in futuro, della E 45 in autostrada vera e propria, con l'introduzione del pedaggio. Qualora queste autostrade fossero completate e fosse imposto un pedaggio, si ritiene che l'ANAS possa continuare ad essere stazione appaltante e, contemporaneamente, concessionario di opere direttamente gestite, con relativo pedaggio? Questo è un problema che, a mio avviso, prima o poi dovremo affrontare.

MARIO LUPO, *Presidente dell'AGI*. Credo proprio che sia così. Ritengo che questa ambiguità di ruolo crei un conflitto che, prima o poi, dovrà essere disciplinato.

CARLO FERRONI, *Direttore generale dell'ANCE*. Sono d'accordo con il presidente dell'AGI. Peraltro, non rilevo un grave problema nell'essere, allo stesso tempo, stazione appaltante e concessionario. Infatti, lo stesso concessionario, in molti casi, è tenuto ad essere stazione appaltante.

PRESIDENTE. Quando effettua le manutenzioni sulle proprie concessioni.

GRAZIANO MAZZARELLO. La contraddizione è questa, cioè che l'ANAS è concedente oltre che concessionario.

CARLO FERRONI, *Direttore generale dell'ANCE*. Si tratta del soggetto che lo Stato ha prescelto per l'esecuzione di queste opere. Quando le esegue direttamente, esercita il potere che gli è stato attribuito; se fa da concedente, diventa concessionario colui che le realizza o le fa realizzare. Il problema forse deve essere approfondito.

MARIO LUPO, *Presidente dell'AGI*. La contemporanea qualità di stazione appaltante e concessionario non costituisce un problema, sono d'accordo; la commistione di ruoli tra concedente e concessionario mi sembra un po' inopportuna.

CARLO FERRONI, *Direttore generale dell'ANCE*. Certamente, quando si tratta del concessionario di se stesso.

FRANCESCO STRADELLA. Stiamo parlando dell'ANAS che, qualche volta, si trova nella condizione, un po' stravagante, di essere concedente, concessionario ed esecutore dei lavori.

PRESIDENTE. Ed anche stazione appaltante.

FRANCESCO STRADELLA. Tutto questo è un po' stravagante.

CARLO FERRONI, *Direttore generale dell'ANCE*. L'ANAS è l'affidatario, per conto dello Stato, del compito della realizzazione di queste opere; quindi, non concede alcunché, ma le realizza. Se affida una concessione, è nei confronti di un terzo.

PRESIDENTE. Mi ponevo il problema in prospettiva, dottor Ferroni, riferendomi al momento in cui saranno completate queste costruzioni. Quando si deciderà di metterle a pedaggio e di attribuire una concessione, l'ANAS potrà ottenere questa concessione mantenendo la sua funzione di stazione appaltante anche delle strade statali che rimarranno tali, cioè che non saranno trasferite alle regioni e alle province?

CARLO FERRONI, *Direttore generale dell'ANCE*. Aspettiamo che sia terminata l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

PRESIDENTE. Infatti, concordo con l'adagio *quieta non movere*. Aspettiamo che l'opera sia terminata, poi ci porremo il problema che, tuttavia, in prospettiva esiste.
Ringrazio gli intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13.