

Senato della Repubblica

VIII Commissione

Audizione del Cons. Enrico Quaranta

Capo di Gabinetto dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato
nell'ambito dell'**Indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali**

Onorevole Presidente,

Onorevoli Senatrici e Senatori,

Vi ringrazio per aver offerto all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato l'opportunità di rappresentare le proprie posizioni su un tema di grande rilevanza per l'economia nazionale, di cui essa si è occupata a più riprese nel corso della sua attività trentennale.

L'ultimo intervento organico in materia risale al dicembre 2018 in occasione della segnalazione AS1550 "*Concessioni e criticità concorrenziali*", nella quale l'Autorità ha inteso fare il punto sulla situazione delle concessioni in Italia ed evidenziare le problematiche esistenti nei diversi settori, tra i quali specifica attenzione è stata dedicata proprio a quello autostradale.

Su un piano generale, i profili di criticità che le concessioni sollevano dal punto di vista concorrenziale sono ben noti e sono stati più volte rappresentati dall'Autorità nei suoi interventi di *advocacy*, sin dalla sua istituzione¹.

In estrema sintesi: l'Autorità ha da sempre sostenuto tanto la necessità di procedere a selezioni ad evidenza pubblica per l'individuazione del

¹ Ricordo soltanto che il settore delle imprese concessionarie era uno dei tre ambiti in cui l'art. 24 della legge n. 287/90 chiedeva alla neo-istituita Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato di presentare un rapporto al Presidente del Consiglio dei Ministri circa le azioni da promuovere per adeguare ai principi della concorrenza la relativa normativa.

concessionario, quanto l'esigenza di limitare la durata delle concessioni e il loro ambito oggettivo.

In mercati come quelli considerati infatti, dove non risulta praticabile una competizione nell'offerta dei servizi, appare necessario che i principi di concorrenza vengano applicati nella fase di individuazione del soggetto concessionario, in modo da minimizzare, con un processo competitivo a monte, gli oneri per lo Stato e la collettività. In questa prospettiva, è altresì necessario contenere la durata degli affidamenti per contemperare i pur necessari incentivi agli investimenti con la tempestività dell'adeguamento delle condizioni di offerta.

Con specifico riferimento al settore autostradale, prima di analizzare come i principi generali sopra richiamati sono stati declinati in concreto, è utile muovere da alcuni dati relativi alla situazione esistente in Italia.

La rete autostradale nazionale si articola in 7.400 km circa, di cui oltre 6.800 in esercizio. Per la maggior parte di tale estensione, cioè poco meno di 6.000 km, la rete risulta affidata a società concessionarie, mentre la restante parte ricade nella competenza di Anas.

Più specificatamente, il sistema delle concessioni autostradali è un articolato sistema composto da 25 concessioni operate da 24 concessionari: Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI) da sola gestisce 3.000 km di rete, mentre varie società riconducibili al gruppo Gavio controllano circa altri 1.500 km.

Quasi tutte le attuali gestioni sono state affidate molti anni fa senza gara ed alcune importanti tratte autostradali come la A22 del Brennero ed il sistema autostradale friulano-veneto (A4, A23, A28, A34, A57) sono (o sono in procinto di essere) gestite in regime di in house a fronte di una modifica nella composizione dell'azionariato del concessionario con l'uscita di tutti i soci privati e il mantenimento dei soli soci pubblici.

Dato questo contesto, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato è ripetutamente intervenuta nel settore, soffermandosi nelle proprie segnalazioni su una molteplicità di aspetti che risultano ricorrenti negli anni, a riprova di una certa resistenza del legislatore ad accogliere i principi concorrenziali invocati.

In particolare, i profili sui quali l'Autorità ha focalizzato la propria attenzione sono stati: i) le modalità di assegnazione delle concessioni e la regolazione delle

tariffe; ii) il perimetro delle concessioni autostradali; iii) la durata delle concessioni e la necessità di evitare proroghe; iv) gli affidamenti *in house*; v) il sistema dei controlli sui concessionari; infine, vi) l'affidamento a terzi di una quota percentuale dei lavori.

Sulle modalità di assegnazione delle concessioni e sulla regolazione delle tariffe

L'Autorità ha più volte segnalato, soprattutto in prossimità delle rare fasi di riassegnazione delle concessioni in scadenza, la necessità di perseguire modalità di assegnazione delle concessioni tramite gara e di introdurre sistemi tariffari volti a incentivare i miglioramenti di produttività e di qualità del servizio e la realizzazione degli investimenti².

La preferenza per l'assegnazione delle concessioni a mezzo gara è motivata dal fatto che nel settore autostradale sussistono condizioni strutturali di "monopolio naturale"; non è, dunque, possibile che si espliciti una concorrenza *nel* mercato.

Per tale ragione, il meccanismo della gara *per* il mercato e una regolazione tariffaria incentivante sono gli strumenti più idonei a consentire di replicare gli esiti efficienti derivanti dai meccanismi concorrenziali qui impossibili da attuare.

Lo strumento della procedura di gara nell'aggiudicazione delle concessioni autostradali, oramai reso obbligatorio (con l'unica eccezione dell'affidamento *in*

² Cfr., da ultimo, segnalazione AS1550 - *Concessioni e criticità concorrenziali*, inviata in data 20 dicembre 2018 al Presidente del Senato della Repubblica, al Presidente della Camera dei Deputati, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro dello Sviluppo Economico e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; cfr. altresì *Audizione del Segretario Generale avv. F. Arena*, 8 ottobre 2018, Camera dei Deputati - VIII e IX Commissioni; *Audizione del Presidente G. Pitruzzella*, del 15 aprile 2015, sull'articolo 5 del decreto legge n. 133 del 2014 recante "*Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive*", Camera dei Deputati, VIII Commissione; segnalazione AS988 - *Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza anno 2013* del 2 ottobre 2012; segnalazione AS901 - *Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza anno 2012* del 5 gennaio 2012, segnalazione AS659 - *Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza* del 9 febbraio 2010; segnalazione AS336 - *Modalità di affidamento di lavori nell'ambito di concessioni pubbliche* del 28 marzo 2006; segnalazione AS152 - *Misure di revisione e sostituzione di concessioni amministrative* del 28 ottobre 1998; segnalazione AS 135 - *Proroghe delle concessioni autostradali*, inviata in data 22 maggio 1998 al Presidente dell'ANAS e all'allora Ministro dei Lavori Pubblici.

house) dall'articolo 178 del d.lgs. n. 50/2016 (Codice dei Contratti Pubblici), consente, inoltre, di massimizzare gli introiti a favore del concedente e, allo stesso tempo, di selezionare l'operatore più efficiente, capace di garantire la migliore gestione in termini di qualità e sicurezza del servizio.

Quanto al meccanismo di definizione delle tariffe, è noto che il sistema tariffario autostradale è stato per lungo tempo caratterizzato dalla opacità delle informazioni relative ai piani economici-finanziari e agli investimenti effettuati dai gestori.

Per questo, l'Autorità ha espresso l'auspicio che tale opacità venisse superata, evidenziando, in particolare, che il meccanismo di definizione delle tariffe per i pedaggi autostradali dovrebbe garantire la massima efficienza produttiva e allocativa, così che i benefici in termini di minori costi possano tradursi in tariffe più basse.

A tal fine, è stato suggerito un sistema di adeguamento tariffario che incentivi la minimizzazione dei costi e il trasferimento dei relativi incrementi di efficienza produttiva agli utenti, in modo tale che i benefici in termini di minori costi possano essere tradotti in tariffe di pedaggio più basse per i consumatori finali³.

Un meccanismo di tipo *price cap* appare in grado di soddisfare tali obiettivi. Detto sistema di regolazione di prezzi tutela, infatti, efficacemente i consumatori dal momento che il concessionario può aumentare le tariffe solo se cresce il livello di servizio fornito agli utenti⁴.

A questo riguardo, l'Autorità auspica che il nuovo sistema tariffario unico di pedaggio elaborato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti possa effettivamente ottimizzare il livello di efficienza produttiva delle gestioni, tramite

³ Segnalazione AS455 - *Schemi di convenzione con la società Anas S.p.A. sottoscritti dalle società concessionarie autostradali*, del 4 luglio 2008.

⁴ Detto sistema risponde, più specificatamente, all'esigenza di contemperare efficienza allocativa ed incentivi all'efficienza produttiva. Nel sistema di regolazione di tipo *price cap*, infatti, i prezzi dell'impresa regolata devono diminuire in termini reali di una determinata percentuale annua. L'impresa è così indotta a conseguire la massima efficienza produttiva, in quanto una riduzione dei costi maggiore di quella incorporata nella riduzione annua dei prezzi può essere trattenuta in termini di relativi profitti. Tale possibilità incentiva il concessionario ad attuare comportamenti virtuosi di riduzione dei costi, che almeno in parte possono essere tradotti in tariffe più basse per i consumatori.

una regolazione basata sugli esiti di analisi comparative che partono dall'esame dei dati storici delle concessionarie.

Sul perimetro delle concessioni autostradali

In aggiunta ai temi relativi alle modalità di affidamento delle concessioni ed alla definizione delle tariffe, l'Autorità ha in più occasioni avuto modo di esprimersi in merito al perimetro delle concessioni oggetto di affidamento.

Poiché, sotto il profilo concorrenziale, il ricorso allo strumento concessorio si sostanzia nella creazione di una barriera legale all'accesso (comportando esso una limitazione del numero delle imprese ammesse ad operarvi), l'Autorità ha evidenziato anzitutto che il perimetro della concessione autostradale non dovrebbe essere ingiustificatamente ampio, ma dovrebbe piuttosto tenere in adeguata considerazione le caratteristiche della domanda e dell'offerta.

L'Autorità ha altresì sottolineato l'opportunità di procedere a rinnovi distinti, potendo la gestione di ogni singola tratta autostradale essere considerata un mercato dai confini geografici distinti che presenta carattere di monopolio naturale⁵. In questo senso, è stata segnalata l'opportunità di affidare le diverse tratte autostradali, laddove economicamente possibile, ad una pluralità di gestori differenti, al fine di introdurre forme di concorrenza comparativa tra le varie gestioni (cosiddetta *yardstick competition*).

Una simile procedura favorirebbe, infatti, l'introduzione di forme di competizione che, attraverso il confronto delle prestazioni economiche dei singoli operatori, incentiverebbe il contenimento dei costi ed il miglioramento qualitativo dei servizi offerti.

Ad avviso dell'Autorità, inoltre, lo schema di convenzione tra concessionario ed Ente concedente dovrebbe, inoltre, descrivere in maniera puntuale i servizi oggetto di concessione, sia al fine di consentire una remunerazione commisurata ai servizi effettivamente resi sia per evitare che alcune attività (ad esempio, attività innovative connesse ai pagamenti dei pedaggi), non espressamente ricomprese nell'ambito della concessione, siano in teoria affidabili tramite procedure competitive.

⁵ AS135, *Proroghe delle concessioni autostradali*, cit.

Sulla durata delle concessioni e sulla necessità di evitare proroghe

Un altro profilo di rilevante criticità concorrenziale relativo alle concessioni autostradali è la loro durata.

La gran parte delle concessioni vigenti scadrà, infatti, soltanto dopo l'anno 2030 - quella di ASPI addirittura nel 2042 - a causa della lunga durata degli affidamenti esistenti e dell'ampio ricorso a rinnovi e proroghe in favore degli attuali concessionari, che hanno prodotto un rilevante ingessamento del sistema.

L'Autorità al riguardo ha ripetutamente sostenuto - e lo ha ribadito anche in una recente rapporto inviato alla Corte dei Conti nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali svolta nel 2019 dalla magistratura contabile -, che la durata delle concessioni dovrebbe essere commisurata al loro valore, alla complessità organizzativa, alle caratteristiche degli investimenti effettuati e alla possibilità di una loro equa remunerazione.

La posizione critica manifestata dall'Autorità rispetto alle proroghe delle concessioni si fonda sulla considerazione che una durata eccessivamente lunga riduce ingiustificatamente i già limitati spazi per il confronto concorrenziale.

La stessa, inoltre, si giustifica con la constatazione che gli investimenti infrastrutturali possono essere più utilmente garantiti dall'assegnazione tramite gara delle tratte al gestore più efficiente (e da adeguati sistemi tariffari e meccanismi regolatori) piuttosto che mediante il prolungamento del rapporto concessorio.

In questa ottica, non andrebbero disposti, dunque, rinnovi automatici e proroghe delle concessioni, che bloccano lo sviluppo dell'economia e impediscono al mercato concorrenziale di produrre i suoi effetti, in termini di efficienza e di innovazione⁶.

⁶ Da questo punto di vista, i ripetuti interventi normativi ad hoc (quali la proroga di venti anni concessa nel 1997 alla società Autostrade Spa in vista della sua prospettata privatizzazione, il comma 8 dell'articolo 143 del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163, come modificato dall'articolo 42 del dl. del 6 dicembre 2011, n. 201, convertito in legge dalla l. 22 dicembre 2011, n. 214, che prevedeva una durata cinquantennale per le nuove concessioni autostradale di importo superiore al miliardo di euro, nonché le proroghe delle convenzioni, come quella stipulata il 1° gennaio 2008 di durata trentennale tra Autostrade per l'Italia S.p.A. e l'ANAS S.p.A) sono apparsi decisamente inadeguati, sotto il profilo concorrenziale, a

D'altro canto, nel caso in cui gli investimenti effettuati dal concessionario non siano stati completamente ammortizzati al momento della scadenza della concessione, le procedure di affidamento possono in ogni caso prevedere adeguate forme di compensazione a favore del gestore uscente.

Si ritiene, inoltre, opportuno che le amministrazioni competenti valutino la congruità della durata delle attuali concessioni esistenti, rispetto al valore della concessione, alla complessità organizzativa dell'oggetto della stessa e agli investimenti effettuati.

In quest'ottica, la durata potrebbe essere eventualmente rideterminata - all'interno di un più generale processo di revisione delle concessioni vigenti e salva la praticabilità giuridica di tale soluzione - laddove eccedente il periodo di tempo ragionevolmente necessario al recupero degli investimenti sostenuti e a una remunerazione del capitale investito.

Sugli affidamenti in house delle concessioni

Con riferimento al tema degli affidamenti in house, l'Autorità è consapevole della piena legittimità dello strumento nell'ordinamento nazionale ed euro-unitario.

E' altresì noto, tuttavia, che l'affidamento diretto di una concessione deve rispondere a precisi requisiti stabiliti dal diritto europeo e oggi dal Codice dei contratti pubblici, tra i quali un peso di rilievo è rivestito - come noto - dal requisito della partecipazione pubblica totalitaria nel soggetto affidatario, salvo ipotesi eccezionali⁷.

contemperare le esigenze di incentivare gli investimenti da un lato e di adeguare con tempestività le condizioni di offerta dall'altro.

⁷ V. articolo 5 del D. lgs. 50/2016 che, recependo i presupposti elaborati nel corso degli anni dalla giurisprudenza comunitaria in materia di affidamenti diretti e i principi contenuti nelle Direttive europee sugli appalti, prevede che le concessioni o gli appalti pubblici, nei settori ordinari o speciali, aggiudicati da un'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore a una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato non rientrano nell'ambito di applicazione del Codice dei contratti pubblici quando sono soddisfatte tutte (contemporaneamente) le seguenti condizioni:

a) l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore esercita sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi;

b) oltre l'80 per cento delle attività della persona giuridica controllata è effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice controllante o da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore di cui trattasi;

c) nella persona giuridica controllata non vi è alcuna partecipazione diretta di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati previste dalla legislazione nazionale, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.

Da questo punto di vista, l'Autorità ritiene utile sottolineare che le procedure di liquidazione ed uscita dei soci privati dalle compagini delle società concessionarie delle tratte interessate da questa modalità di affidamento debbano procedere con speditezza.

Al riguardo, l'Autorità in data 10 marzo 2020 ha inviato al Parlamento una segnalazione in merito alla norma contenuta nella Legge di Bilancio per il 2020 che prorogava dal 30 novembre 2018 al 30 giugno 2020 il termine per la stipula, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), degli atti convenzionali di concessione *in house* relativi alla tratta A22.

La concessione dell'autostrada A22, affidata alla società Autostrada del Brennero S.p.A., è oramai scaduta dal 30 aprile 2014 ed è attualmente gestita in regime di proroga.

Nel gennaio 2016, il MIT e le amministrazioni dei territori attraversati dalla A22 avevano sottoscritto un protocollo d'intesa che consentiva l'affidamento *in house* della concessione a una società interamente partecipata dalle amministrazioni territoriali. Si dovevano, dunque, liquidare i soci privati che detengono circa il 14% della società Autostrada del Brennero S.p.A.

L'*iter* procedurale per la sottoscrizione della nuova convenzione di concessione dell'autostrada A22 non si è ancora concluso ed anche la data, oramai imminente, del 30 giugno trascorrerà senza che venga perfezionata la liquidazione dei soci privati dell'attuale compagine della società Autostrada del Brennero S.p.A.

A questo punto, invece di prevedere ulteriori proroghe del termine, si ritiene ineludibile l'espletamento di una procedura di gara per l'individuazione della nuova concessionaria.

In altri termini, l'Autorità auspica che la perdurante assenza dei requisiti per un legittimo affidamento *in-house* (per il mancato completamento del processo di uscita dei soci privati) non costituisca la ragione per ulteriori proroghe e ritardi nel ricorso a procedure competitive.

Sul sistema dei controlli sui concessionari

Un tema di assoluto rilievo è anche quello dei controlli sui concessionari. L'Autorità al riguardo ritiene che uno stringente meccanismo di controllo da

parte delle amministrazioni competenti e dei soggetti concedenti - oltre alla previsione di misure incentivanti e di penalità in relazione alla qualità del servizio offerto e alla realizzazione degli investimenti programmati - possa contribuire a rendere il sistema delle concessioni autostradali più trasparente e improntato a principi di concorrenzialità nella fase di selezione del gestore, nonché idoneo a garantire una gestione efficiente del servizio in termini di qualità, innovazione, sicurezza e livello dei prezzi, a beneficio degli utenti.

Sotto questo profilo, l'Autorità - come noto - non ha competenze specifiche, ma svolge tuttavia un importante ruolo diretto di tutela dell'utenza attraverso lo strumento della normativa di repressione delle pratiche commerciali scorrette nei confronti dei consumatori.

Non si può non menzionare, al riguardo, che solo pochi giorni fa, in data 10 giugno 2020, l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti di Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI), volto ad accertare la sussistenza di presunte pratiche scorrette consistenti:

(i) quanto all'autostrada A/16 Napoli/Canosa, nel mancato adeguamento del pedaggio autostradale a fronte della riduzione delle corsie di marcia, nonché di specifiche limitazioni ad 80 km/h della velocità massima consentita, nei due sensi di marcia, per lunghi tratti del percorso, con conseguente rilevante aumento dei tempi di percorrenza;

(ii) quanto a tutte le tratte della rete autostradale gestite da ASPI, nelle modalità informative riguardanti le procedure di rimborso attivabili in caso di peggioramento del servizio per riduzioni delle corsie di marcia o per specifiche limitazioni alla viabilità (quali ad esempio: riduzione della carreggiata, della velocità massima, interdizione di veicoli pesanti, chiusura di alcune uscite, ecc.).

Sull'affidamento a terzi di una quota percentuale dei lavori

Da ultimo, un peso particolare assume la questione relativa all'obbligo per i concessionari autostradali individuati non in virtù di procedure ad evidenza pubblica di affidare a terzi, a mezzo di gare, una percentuale minima dei lavori.

Il tema è da molti anni all'attenzione dell'Autorità per gli importanti risvolti concorrenziali che lo stesso presenta.

Mi limito a ricordare che già nel 2006, in una segnalazione congiunta con l'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici⁸, l'Autorità rimarcava come la previsione di un obbligo in tal senso fosse volta non solo a consentire alle piccole e medie imprese di poter partecipare al processo costruttivo, ma soprattutto, e più in generale, a garantire che vi fosse un livello minimo di lavori aggiudicati a seguito di un confronto concorrenziale tra le imprese.

La possibilità di affidamenti a imprese proprie o controllate da parte del concessionario pone in effetti una seria questione in termini di rispetto dei principi della libera concorrenza nel settore.

Se, infatti, in un contesto in cui la concessione è stata affidata mediante procedura a evidenza pubblica, la circostanza dell'esecuzione in proprio o tramite controllate non può essere particolarmente stigmatizzata, in quanto i principi della concorrenza sono stati presi in considerazione a monte (cioè, al momento della scelta del concessionario), ben diverso è il caso degli affidamenti a trattativa privata (o direttamente a mezzo di apposite leggi) di concessioni di lavori pubblici, dove il lavoro viene realizzato in assenza di qualsiasi procedura a evidenza pubblica, sia a monte sia a valle.

In queste circostanze, le imprese controllate si trovano effettivamente in una situazione di privilegio rispetto alle altre sul mercato e tale fenomeno assume particolare rilevanza in relazione all'elevato valore degli importi dei lavori eseguiti nel settore delle concessioni autostradali.

In considerazione di ciò, l'Autorità ha sostenuto che l'obbligo di affidamento con gara dovrebbe in realtà riguardare tutti i lavori: per evitare di replicare gli effetti della chiusura del mercato a monte anche nei mercati a valle collegati, sarebbe cioè opportuno, in una logica di allargamento dei mercati ed eliminazione di alcuni ostacoli alla concorrenza, prevedere l'obbligo di affidamento con gara non solo per i lavori ulteriori rispetto a quelli contemplati nella convenzione che accede alla concessione, ma per tutti⁹.

⁸ Segnalazione AS336 *Modalità di affidamento di lavori nell'ambito di concessioni pubbliche*, 22 marzo 2006.

⁹ V. Audizione del Presidente dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, G. Pitruzzella, nell'ambito dell'Indagine conoscitiva sul settore delle concessioni autostradali, seduta del 15 aprile 2015, Camera dei Deputati, Commissione VIII, Ambiente, territorio e lavori pubblici.

In questo senso, le concessionarie dovrebbero, dunque, affidare i lavori che riguardano la gestione delle infrastrutture tramite procedura a evidenza pubblica.

Su tale specifico punto, si informa che l'Autorità lo scorso 17 giugno ha deciso di inviare al Parlamento ed al Governo una segnalazione in merito all'art. 1, comma 9-bis, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, recante «*Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica*» (c.d. decreto Milleproroghe).

La norma conferma per i titolari di concessioni autostradali la diversa percentuale del 60% dei contratti di lavori, servizi e forniture da esternalizzare tramite procedure ad evidenza pubblica, rispetto alla percentuale dell'80% prevista per la generalità degli altri concessionari dall'articolo 177 del d.lgs. n. 50/2016 (Codice dei Contratti pubblici)¹⁰.

Al riguardo, l'Autorità ha ribadito quanto già in passato segnalato¹¹ circa la necessità di uniformare la quota di lavori da assegnare tramite gara alla percentuale prevista per la generalità degli altri concessionari (pari all'80%).

L'Autorità ringrazia per l'attenzione dimostrata nei confronti della propria attività istituzionale e confida che le questioni rappresentate nell'ottica di favorire una conformazione maggiormente concorrenziale del settore delle concessioni autostradali possano ricevere adeguata considerazione nel corso dell'attività parlamentare.

¹⁰Si ricorda che l'art. 253, comma 25, del d.lgs. n. 163/2006 aveva previsto che le concessionarie fossero tenute ad affidare a terzi una percentuale minima del 40 per cento dei lavori, agendo, per tale quota, come amministrazioni aggiudicatrici. La l. n. 134/2012 ha aumentato, dal 1° gennaio 2014, tale percentuale al 60 per cento. Infine, l'art. 177 del d.lgs. n. 50/2016 ha introdotto un'ulteriore estensione delle quote dei lavori da affidare a terzi, elevandola all'80 per cento, stabilendone l'adeguamento entro ventiquattro mesi e la verifica del suo rispetto annuale, secondo le modalità indicate da Anac in linee guida. La legge 27 dicembre 2017 n. 205 (legge di bilancio) ha nuovamente previsto, tuttavia, dal 1° gennaio 2018, l'abbassamento della percentuale di affidamento a terzi al 60% per i concessionari autostradali.

¹¹ Cfr. Segnalazione AS1550 - *Concessioni e criticità concorrenziali*, cit., nonché Audizione del Segretario Generale dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato Avv. F. Arena, cit.