

La nostra prima preoccupazione, dunque, è proprio quella di evitare questo rischio di svendita e di rapporto transgenico.

Tale preoccupazione si tramuta in allarme perché - come lei ha già detto - Autostrade ha una serie di impegni con lo Stato, che tende già di per sé a non mantenere. L'andazzo potrebbe peggiorare; quindi si pone una necessità di rigorosa vigilanza pubblica ed è lapalissiano che occorra rivedere questa convenzione, con atti formali molto precisi da parte del suo ministero. Concordiamo, dunque, con quanto lei ha detto riguardo al quinto atto aggiuntivo.

D'altra parte questa vicenda - l'hanno detto in molti e anche noi lo riconosciamo - può essere una buona occasione per riaprire tutto il *dossier* della gestione delle concessionarie. Tale questione merita di essere vigilata nella sua interezza, in quanto la tendenza è quella di procedere verso una privatizzazione che - parlo in generale - non garantisce efficaci regole di controllo.

Pertanto siamo d'accordo - non ripeterò ciò che ha già detto il collega Iannuzzi - nel mettere in moto un sistema di vigilanza e di regole che garantisca l'interesse pubblico. Tuttavia, condividiamo anche la considerazione dell'onorevole Cacciari, secondo il quale questo non basta. Noi tendiamo spesso ad usare le parole « privatizzazione » o « innovazione » come una sorta di *mantra*, ma sarebbe il caso di svolgere una riflessione culturale più ampia su questo atteggiamento.

Aggiungo una considerazione, che mi pare non sia ancora stata espressa, sempre a proposito di concessioni. Signor ministro, lei sa che si trovano sul suo tavolo due proroghe di concessioni, date *in extremis* dal Governo dimissionario: una riguarda la Serenissima, Brescia-Padova, la famosa Valdastico; l'altra riguarda l'Autostrada, il tratto Parma-La Spezia: in questo caso la proroga è stata concessa per realizzare il tratto Parma-Verona.

Lei non ritiene che queste proroghe vadano fermate, dal momento che sono in violazione di direttive italiane ed europee che, lo ricordo, impongono l'indizione di

gare d'appalto per la scelta dei gestori per nuovi investimenti? Ricordo anche che noi siamo a quota 272 infrazioni di direttive europee, tra cui 77 in materia ambientale. Due di esse sono estremamente importanti e riguardano la VIA (magari ne parleremo al suo ritorno): mi riferisco alla 249 e alla 5170. Proporrei di bloccare queste due proroghe e di mettere in moto un sistema di vigilanza su tutto il regime delle concessioni. Affianchiamo, quindi, l'impegno del collega Iannuzzi per questo lavoro da svolgere in Commissione.

Naturalmente l'occasione odierna è molto appetitosa, ma visto che il signor ministro tornerà in Commissione concludo a questo punto il mio intervento.

FRANCESCO NUCARA. Signor ministro, la ringrazio della relazione che credo sia stata puntuale e precisa, ma altresì troppo tecnica e molto poco politica. Lei ci ha illustrato la cronologia e le inadempienze della società e, tra l'altro, noi ci fidiamo di ciò che ci racconta. Tuttavia, a mio parere è mancata un'indicazione relativa a come sciogliere il nodo politico della questione.

Che la società Autostrade sia inadempiente nei confronti dello Stato è molto probabile, direi quasi certo; che però tutto questo venga collegato, per dire che non si può procedere alla fusione con la società Abertis, non vorrei che ci conduca domani ad un conflitto con le decisioni comunitarie, così come è avvenuto per le banche.

Il problema non è Abertis. Se ci sono le condizioni perché siano rispettate le leggi comunitarie e quelle italiane, forse è bene che - in una maggiore e migliore integrazione europea - anche le società straniere vengano in Italia. Infatti, se esse offrono agli italiani un servizio migliore di quello fornito dalle società italiane, e a costi minori, ben vengano. Peraltro, l'Italia ha elaborato insieme ad altri paesi europei il piano di Lisbona, il cui fondamento è basato proprio sul concetto di liberalizzazione.

Se ci si lamenta del fatto che le cose non hanno funzionato perché esiste - come esiste effettivamente - un regime di

quasi monopolio, probabilmente ciò è avvenuto perché non ci sono state le liberalizzazioni. Nelle liberalizzazioni e nelle inadempienze delle società autostradali è scritta tutta la storia del paese, non di questo Governo ovviamente, né di quello precedente e forse nemmeno di quello ancora precedente. Non si può scegliere oggi un'autostrada e domani un'altra. Le concessioni hanno un valore economico anche per chi se ne assume gli impegni e richiedono un tempo adeguato in cui, attraverso la finanza, rientrare dagli investimenti.

Ciò che vorrei da lei, signor ministro - se è possibile, ovviamente -, è capire se esiste, non dico un pregiudizio, perché sarebbe un termine eccessivo, ma una maggiore attenzione, per il fatto che è coinvolta una società spagnola. Per quanto mi riguarda, se fosse tedesca o di un altro paese sarebbe la stessa cosa. Se questa specie di riserva esistesse veramente, non vorrei che si ripetesse la vicenda della italianità delle banche.

Questo è il nodo politico per me. Tutto il resto va bene.

**PRESIDENTE.** L'intervento dell'onorevole Nucara è stato chiarissimo.

**MAURIZIO ENZO LUPI.** Le chiedo di avere pazienza, signor presidente, se il mio intervento dovesse essere lungo, semplicemente perché, come concordato con il capogruppo, cercherò di battere nel tempo il collega Iannuzzi....!

**PRESIDENTE.** Questa è una minaccia...!

**MAURIZIO ENZO LUPI.** Vorrei entrare nel merito delle questioni poste, senza dimenticare le premesse, per esplicitare in maniera molto chiara la posizione di Forza Italia riguardo a questo tema che, sin dall'inizio, ci ha visto intervenire anche con la presentazione, insieme agli altri colleghi dell'opposizione, di una mozione, come ha ricordato il presidente Realacci.

Innanzitutto vorrei augurare al signor ministro buon lavoro in occasione del

nostro primo incontro. Certamente ci saranno occasioni di confronto sui temi importanti che lei ha sottolineato, come il codice degli appalti, a proposito del quale siamo molto preoccupati, e il tema dell'ANAS, che ritornerà senza dubbio all'attenzione della Commissione.

Le suggerisco - lo faccio perché può essere molto utile nel confronto - che nella scorsa legislatura era stato già focalizzato il tema delle autostrade, sul quale le Commissioni riunite VIII e IX hanno svolto un'indagine conoscitiva, conclusasi con la redazione di un documento finale importante, approvato dalle due Commissioni, che evidenzia esattamente alcune delle problematiche che lei ha posto e individua anche alcune strade che il Parlamento dovrebbe percorrere.

Dico questo proprio per una correttezza di rapporto e per non buttare a mare tanto lavoro fatto. Sono d'accordo anche con l'onorevole Stradella nel riconoscere l'obiettività con cui lei ha svolto la sua relazione.

Credo che, a questo punto, dobbiamo entrare nel merito della vicenda. Sono passati nove anni dalla concessione del 1997, quindi sono coinvolte sia la maggioranza passata che quella attuale. Non c'è nulla da difendere, ma se si sono registrate anomalie e disfunzioni, ora dobbiamo intervenire e capire insieme come risolvere i problemi che con questa fusione si sono evidenziati.

Mi sembra che questo sia l'atteggiamento migliore da tenere. Se poi ciascuno di noi deve difendere la propria parte, impieghiamo pochissimo a scendere su questo piano, ma credo che non sia utile a nessuno. Il clima di questa Commissione è sempre stato di collaborazione e credo che debba continuare ad essere tale.

Per entrare nel merito, credo che le questioni poste - tra l'altro toccate anche dal ministro nella sua relazione - siano sinteticamente quattro. La prima riguarda la privatizzazione, dalla quale lei stesso è partito per svolgere le sue considerazioni. È stato privatizzato un monopolio naturale, è stato seguito un metodo e oggi, a distanza di nove anni, riscontriamo tutti i

limiti di quella privatizzazione. Non è un caso, infatti, che lei abbia osservato che – poi dovremo verificare se volutamente o meno, ma questo attiene alla valutazione politica – si è privatizzato un monopolio, ma contemporaneamente si è lasciata una concessione, una relazione fra privatizzato (ovvero il soggetto che ha privatizzato lo Stato) e privato che è rimasta, invece, quella antica, ossia quella fra due soggetti, tra due interlocutori che erano la stessa cosa, l'IRI e lo Stato. Questa è una grandissima anomalia.

Inoltre, lei ha fatto esplicitamente riferimento – ma in Commissione, in questi anni, l'abbiamo più volte denunciato – al sistema delle sanzioni che non esiste: o c'è la revoca o non c'è nulla.

Quando abbiamo parlato delle inadempienze riguardo la pulizia delle strade e delle autostrade dalla neve, ci siamo trovati in una situazione paradossale, per cui se non avessimo revocato la concessione non sarebbe stato possibile agire. Questo è un paradosso che, tuttavia, rende perfettamente chiari i termini della questione.

Il secondo aspetto problematico di questa privatizzazione – lo affronto perché anche lei lo ha toccato – riguarda invece questo atto. Il mercato segue le sue logiche – e si figuri se noi non siamo per il mercato –, ma noi che dobbiamo vigilare, dobbiamo stare attenti che, nel momento in cui il mercato svolge le sue funzioni, non si verifichino anomalie rispetto all'atto iniziale.

Lei ricorderà bene – perché siete stati tutti protagonisti nel Parlamento di allora – che ci furono delle clausole esclusive per quanto riguardava i partecipanti a quella gara. Si restrinse di molto, allora, il *panel* dei partecipanti. Alcuni soggetti con determinate caratteristiche, infatti, non furono ammessi a partecipare. Tra gli esclusi vi erano anche i famosi costruttori.

Oggi ci ritroviamo di fronte ad una fusione, che vede il possesso e l'acquisto di una concessione, all'interno della quale – lei lo ha denunciato – esiste esattamente una di quelle ipotesi di incompatibilità. Il socio di maggioranza è il secondo grande costruttore in Europa. Per non parlare in

astratto, quantomeno, una delle clausole di garanzia che bisognerà chiedere – e questo è il secondo punto – è che d'ora in poi non si potranno più accettare lavori *in house*. Noi abbiamo condotto tantissime battaglie su questo tema in Parlamento. Ricorda, presidente Armani, quanto abbiamo discusso? È ovvio, dunque, che bisognerà procedere per forza di cose solo attraverso gare pubbliche. Diversamente, l'incompatibilità diventerebbe non soltanto qualcosa di cui dovremmo accertarci, ma anche un conflitto di interessi che non potremmo accettare.

Il secondo punto, dunque, riguarda non tanto la verifica del processo privato che appartiene al mercato, ma la verifica delle compatibilità tra quel processo e il sistema concessorio che nel 1997 fu messo in piedi.

Il terzo aspetto concerne il tema delle garanzie. Anche questo tema, che lei ha affrontato, è una grande questione che abbiamo sollevato e che crediamo di dover porre con forza. Non a caso lei ha citato un avvenimento del 2003 – tanta discussione è stata fatta anche su questo, tanto per essere corretti e *bipartisan* –, allorché si consentì che la società madre generasse una società figlia, denominata Autostrade per l'Italia. Ovviamente in tema di garanzie questo fu accettato perché la società madre possedeva la società figlia al 97 per cento e le garanzie erano prestate da Autostrade SpA e non dalla società figlia, ossia Autostrade per l'Italia. Oggi siamo di fronte ad una nuova figura, con rapporti che non sono più nell'ordine del 97 per cento, ma sono divenuti di 49 e 51, o di 50 e 50.

Le garanzie previste sugli investimenti, sul contenuto della concessione e quant'altro, chi le presta oggi? Con quale forza? La risposta a queste domande non è indifferente.

È evidente che in questi nove anni si è verificato un problema – lo diciamo con chiarezza – sulla questione di fondo che spetta alla parte pubblica, e in particolare allo strumento che della parte pubblica è operatore. Sto parlando dell'esercizio della vigilanza e del controllo, a proposito del

quale sono state citate diverse questioni. Ovviamente, noi dobbiamo riflettere, intervenire e capire, qualora vi siano state delle manchevolezze nell'esercizio della vigilanza e del controllo, per arrivare a superare tale problema.

Lo strumento conclusivo di questo percorso è una nuova concessione. Non possiamo dare il via libera a nessuna fusione, rispetto ad un soggetto terzo, ma in ogni caso mi chiedo se il Governo rapidamente se ne faccia carico per dare queste garanzie. Dobbiamo valutare se questo sia lo strumento più opportuno, ma di certo occorre uno strumento rapido, decisivo e anche vincolante che permetta che queste garanzie vengano offerte e messe in atto.

L'ultima osservazione, invece, è più politica. Di cosa siamo preoccupati, ministro Di Pietro? Di non tornare indietro di anni. Intendo dire che mi preme che, a fronte di patologie che si evidenziano, o si evidenzieranno, la legislazione non sia attuata su di esse, buttando a mare l'acqua sporca insieme al bambino, come diceva l'onorevole Stradella. È importante intervenire sulle patologie, senza però frenare un processo. Dicendo questo, penso al codice degli appalti, al tema delle concessioni autostradali e alla questione del rapporto tra pubblico e privato, che è fondamentale.

Se si sono commessi errori in un processo di privatizzazione, non si può non liberalizzare più il mercato. Andiamo piuttosto verso il mercato e cerchiamo di correggere gli errori, facendo tesoro di ciò che si è sbagliato. Se il *general contractor* presenterà dei problemi, non possiamo buttarlo a mare. Diversamente, ritorneremo ad avere a che fare con un mostro che fu creato nella nostra legislazione in tema di lavori pubblici, e di cui tutti oggi paghiamo le conseguenze. Mi riferisco alla famosa legge Merloni e alla concezione che si trovava dietro di essa. Questa è la nostra posizione e credo che su questi temi dobbiamo confrontarci con chiarezza, come abbiamo sempre fatto.

Il caso Autostrade-Abertis è emblematico e non può passare sotto silenzio, altrimenti saremmo tutti conniventi.

RAFFAELLA MARIANI. La ringrazio, ministro, di essere qui e di averci dato, anche attraverso una relazione sintetica, un'idea dell'analisi già svolta dal suo ministero. Ringrazio anche il sottosegretario Meduri e mi auguro che in futuro potremo collaborare nel clima che stamane abbiamo potuto avvertire in questa Commissione.

Rispetto a quanto ci siamo detti, anche nella primaria consultazione dei nostri gruppi, intendo sottolineare che bisogna sancire, con una risoluzione da parte di questa Commissione, le questioni evidenziate dai singoli parlamentari, soprattutto del mio gruppo.

Desidero anch'io fare riferimento al lavoro svolto dalle Commissioni riunite VIII e IX nella passata legislatura. L'analisi molto approfondita che sul tema delle autostrade era stata portata a termine dalle due Commissioni aveva sottolineato alcuni elementi fondamentali, che in meno di dieci anni avevano visto una trasformazione molto importante sia del sistema concessorio che degli enti regolatori. Non per niente la trasformazione che l'ANAS stessa aveva subito negli ultimi due o tre anni - che ha visto una riorganizzazione complessiva delle funzioni, anche e soprattutto nella sua impostazione come istituzione - ha senz'altro distolto da un riferimento molto preciso quello che doveva essere un sistema di maggiore analisi e controllo.

Secondo il mio punto di vista, l'ANAS ha svolto analisi e individuato priorità, tempistiche, coerenza della programmazione e della pianificazione generale dei lavori, mentre ha verificato meno la questione tariffaria e alcune delle problematiche che rimanevano aperte anche in una mutazione molto veloce degli aspetti finanziari delle società.

Noi pensiamo che questo lavoro debba essere fatto in fretta. Lo dico non per paura di tornare indietro, come temeva l'onorevole Lupi, ma perché credo che queste trasformazioni sia nel sistema economico che in quello delle grandi imprese - che in qualche modo devono restituire maggiore efficienza e modernità, anche nel

sistema delle infrastrutture e della mobilità - debbano essere accompagnate da una capacità di regolazione e di normazione che è mancata. Anche nel documento conclusivo delle due Commissioni abbiamo sottolineato un'assenza di verifica precisa e di controllo, di cui dovremo farci carico inevitabilmente. Ci auguriamo che il ministero lo possa fare con l'aiuto e il contributo di tutti.

**PRESIDENTE.** Credo che su questo terreno continueremo a lavorare. Ritengo inoltre che, in considerazione dei tempi che abbiamo avuto a disposizione, la Commissione abbia svolto un buon lavoro grazie alla collaborazione del ministro Di Pietro, intervenendo tempestivamente su una situazione la cui delicatezza e i cui contorni pare siano stati da tutti sottolineati. Ritengo quindi che il nostro operato sia utile per il Parlamento e per il paese.

Do la parola al ministro Di Pietro per la replica.

**ANTONIO DI PIETRO, Ministro delle infrastrutture.** Sono io che ringrazio voi per tutta una serie di indicazioni, spunti, riflessioni, consigli, suggerimenti e pareri che ho avuto modo di apprendere oggi, ascoltandovi. Soprattutto, sono soddisfatto del fatto che quel che il mio ministero aveva individuato come assoluta priorità da affrontare sia condiviso da tutto il Parlamento.

Non v'è dubbio che le nostre decisioni potranno avere una rilevanza nei termini generali di una rivisitazione complessiva del sistema delle concessioni pubbliche, con riferimento specifico a quel che attiene a situazioni monopolistiche. Passare da monopolio pubblico a monopolio privato si può, e in alcuni casi si deve, ma a condizione che l'interesse pubblico sia salvaguardato.

Vorrei segnalarvi - poiché non faceva parte del discorso non ho avuto modo di farlo prima - che in realtà, come ministro, ho già avviato una procedura di verifica su tutte le venticinque concessioni. La concessione di cui abbiamo parlato oggi e che riguarda Autostrade per l'Italia, nella sua

delicatezza, era meno preoccupante - mi si permetta il termine, che non intendo in termini patologici, ma di dialogo fra istituzioni - quanto a trasparenza.

Credo che ci siano altre questioni da affrontare legate ad altre realtà, ad altri tipi di concessione. Non tutte le concessioni sono uguali, non sono fatte allo stesso modo. Questa, tutto sommato, ha ricevuto una serie di verifiche e di atti aggiuntivi. Inoltre, essendo relativa a molti chilometri, bene o male è all'attenzione dell'opinione pubblica. Infatti, un'operazione di questo genere è venuta in evidenza.

Tuttavia - lo dico ben sapendo che decisioni di questo genere sono state assunte sia dal Governo di centrodestra, che da quello di centrosinistra, quindi non è una questione che attiene alla politica dell'uno o dell'altro -, nel corso degli anni sono state concesse una serie di proroghe a trattativa privata che, in realtà, non sono solo proroghe. Si tratta di pezzi di autostrade di un metro per i quali, in sede di proroga, si prevede la costruzione di altri dieci metri. C'è qualche cosa che non va, dunque, in quanto non si tratta di una proroga di tempo, ma di un'altra autostrada. A me pare che questo modo di fare consenta non solo di avere una trattativa privata, ma di gestire tutto *in house*. Quindi, credo che il sistema nel suo complesso vada rivisto.

È compito di questo ministero occuparsi di tale aspetto, ed io me ne sono già fatto carico. Ne parleremo nella prossima relazione, ma vi dico subito che mi auguro di riuscire a rendere la situazione delle infrastrutture trasparente come un palazzo di vetro, il più presto possibile.

Il problema che dobbiamo affrontare è un altro ed è a monte della questione Autostrade. Mi riferisco alla missione dell'ANAS. L'ANAS gestisce o controlla? Fino a quando svolgerà entrambe le funzioni, finirà per fare male tutte e due. Lo dico con il cuore in mano. Non si tratta di una politica di destra o di sinistra; in questo momento l'ANAS controlla e gestisce con-

temporaneamente. Troppo spesso in capo agli stessi organismi ci sono diverse missioni.

Non sto criminalizzando l'ANAS, sia chiaro, ma dobbiamo chiederci, come autorità pubblica (Governo e Parlamento), quali compiti vogliamo affidare a questo ente, perché se deve controllare non può gestire allo stesso tempo.

Questo è un problema che non riguarda solo l'ANAS, ma anche le ferrovie. Infatti, è vero che è stato effettuato lo « spaccettamento » - scusate il termine - tra RFI e Trenitalia (uno realizza le infrastrutture, l'altro ci cammina sopra con i treni), ma è anche vero che entrambi fanno capo a Ferrovie dello Stato, la quale gestisce la propria politica aziendale in relazione all'esigenza di far quadrare i conti della *holding*. Fortunatamente è tutto pubblico, ma se dovesse essere privatizzata, cosa succederebbe? Questo problema, prima o poi, dovremo porcelo.

Spero di avere tempo, mezzi e risorse sufficienti, anche sul piano umano e professionale, per attuare questi interventi, ma conto molto su tutto ciò che potrà fare il Parlamento in questo senso.

Per quanto riguarda la questione specifica di Autostrade-Abertis, ad esempio, ho sentito parlare di una risoluzione. Magari potesse intervenire una risoluzione, che potrebbe fungere da stella polare delle decisioni che prenderemo! Una eventuale risoluzione del Parlamento, o quantomeno un'indicazione di questa Commissione, la assumerò senz'altro come punto di riferimento.

Il problema di fondo rimane, però, la tempistica. A tale proposito, vorrei precisare che troppo spesso sento parlare del 30 giugno come ultima data utile. Questa è una scelta imprenditoriale che si è liberi di assumere. Tuttavia, certamente l'autorità pubblica non può essere condizionata, né deve essere messa in mora. Intendo dire che solo se avessero concordato con noi prima, per capire se un'operazione del genere poteva andare bene, sarebbe stato possibile fissare una data. Ad oggi, non è possibile stabilire una data senza prima aver concordato con noi. Viceversa, nean-

che noi possiamo in alcun modo impedire che l'operazione venga attuata entro il 30 giugno.

Vorrei che fosse chiaro che, al momento, Autostrade non è formalmente inadempiente su nulla, perché, al di là di lettere di circostanza, non ci sono messe in mora formali. Per la precisione, personalmente conosco solo due messe in mora, quelle che ho fatto io questa mattina « ai sensi e per gli effetti di legge e di convenzione », come si legge nella mia lettera.

Il problema, come sottolineava giustamente il collega, con riferimento all'estrema *ratio* del grave inadempimento, esiste in quanto qualcuno mette in mora. Se si continuano a dare consigli, raccomandazioni e quant'altro, non si va da nessuna parte, è necessaria la messa in mora. D'altra parte, non sono a conoscenza di alcuna messa in mora, almeno ad oggi. Certo, mi auguro che ci siano, ma - ripeto - ad oggi non ne ho trovata nessuna. Tale responsabilità non è da attribuire ai Governi di colore, ma a tutti i Governi, perché, in fin dei conti, la colpa è di chi tiene il manico.

Una cosa deve essere chiara: ad oggi Autostrade non è inadempiente di alcunché. Occorre ribadirlo, perché non dobbiamo essere coloro che impoveriscono il valore dell'azione. Autostrade sta facendo ciò che la legge gli permette di fare e, quindi, la responsabilità di ciò che sta accadendo non è di Autostrade.

Ha ragione l'onorevole Stradella quando invita a prestare attenzione al fatto che non si tratta di indebito arricchimento. È un arricchimento, è vero, ma non è indebito perché non viola la legge. Il problema di fondo è che si tratta di un indebito impoverimento per noi e, dunque, bisogna intervenire per opportunità.

MAURIZIO ENZO LUPI. La lettera che lei ha mandato è formalmente una messa in mora.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Si tratta di due lettere. Dal punto di vista tecnico - attenzione - chi fa le contestazioni formali è l'ANAS. Tut-

tavia io, che ho l'obbligo, il dovere e il potere di vigilanza sull'ANAS, ho preso atto che questo non è stato fatto. Pertanto, oggi ho chiesto formalmente all'ANAS di intervenire, mettendola in mora, affinché, a sua volta, metta in mora la società Autostrade. Potete stare tranquilli del fatto che dopo le mie lettere, domani mattina, l'ANAS agirà in questa direzione.

TOMMASO FOTI. Anche perché ha una responsabilità.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Certo. Il problema è questo. Ho mosso due contestazioni per due motivi specifici. La prima è riferita alla paventata fusione Abertis-Autostrade. In tale contestazione ho affermato che, data l'esistenza di tutte le questioni che abbiamo affrontato oggi, la fusione senza previo aggiornamento di concessione costituisce essa stessa un inadempimento da valutare. La seconda prescinde da Abertis e si lega ad un altro aspetto. Con riferimento alla verifica puntuale, abbiamo acquisito una serie di informazioni da cui risultano altri tipi di inadempienze.

In precedenza, ad esempio, abbiamo parlato della questione relativa alle nevicate. Qualcuno ha sostenuto che non togliere la neve dall'autostrada non può essere considerato un inadempimento, ma la reiterazione continua e costante, ripetuta una miriade di volte, specie se a fronte della relativa messa in mora, può esserlo. Tuttavia, come detto, bisogna fare la contestazione e la messa in mora. Alla seconda contestazione si dice: «Premesso che ti ho già fatto una prima contestazione...» e così via di seguito fino alla decima, quando si è poi legittimati a dire: «Amico mio, arrivederci e grazie». Dobbiamo quindi creare un circuito virtuoso del controllo e della vigilanza. Dobbiamo ribadire forte e chiaro che, oggi come oggi, ad Autostrade non possiamo dire nulla, tanto meno possiamo pretendere che ci dia indicazioni riguardo al suo pacchetto azionario, che può utilizzare come meglio crede.

Il problema di fondo non è, e non può essere, una riserva mentale legata al fatto

che si venda a Giovanni piuttosto che a Juan. È possibile che qualcuno abbia un atteggiamento del genere, ma dal punto di vista istituzionale, per quanto mi riguarda, non esiste alcuna riserva mentale né personale, né politica. Come sapete, faccio parte del gruppo liberale europeo e, di conseguenza, sono favorevole alla liberalizzazione. Ciò che conta è che, in questo caso, non abbiamo liberalizzato, ma abbiamo monopolizzato in privato. Pertanto, questo è un problema completamente diverso.

Se fosse possibile, vi chiederei di arrivare ad una risoluzione in tempi rapidi. Visto che si è registrata una sostanziale condivisione dell'impegno, se potesse arrivare prima del 30 giugno un'indicazione di massima, anche di sole dieci righe, che contenga un vostro parere favorevole o contrario ad un quinto atto aggiuntivo, per noi ciò costituirebbe un messaggio forte da mandare. Se così fosse, infatti, sarebbero il Governo e il Parlamento a chiedere un quinto atto aggiuntivo e, a quel punto, non vi sarebbe solo una prassi, ma anche un dovere istituzionale, un *gentlemen's agreement* istituzionale a cui doversi attenere.

In conclusione, so che potrebbe verificarsi che la ACS venga sostituita all'ultimo momento, escludendo dunque la presenza di quella famosa società di costruzione dietro cui c'è Dragados e che violerebbe quella normativa. In questo modo si risolverebbe il caso di specie, ma noi dobbiamo avere riguardo al caso di genere. Nell'atto aggiuntivo di concessione che andremo a prevedere, e che dovremmo prevedere, in accordo con Autostrade, dobbiamo considerare l'anomalia anche se ad oggi non si verifica, per prevenirla in futuro. La normativa che dobbiamo emendare non deve mirare a sanare un'anomalia riscontrata, ma deve essere approntata in previsione del futuro.

Il fatto che oggi ci sia o non ci sia Dragados o ACS per Autostrade non ha importanza, una volta stabilita una regola secondo la quale chi ha concessioni autostradali non può fare parte di società che fanno attività di costruzione. Tale norma, inoltre, non può e non deve valere solo per

Autostrade, ma anche per le altre 24 concessioni, e non vedo perché dovrebbe essere diversamente.

Ciò su cui occorre riflettere è se non sia il caso di prevedere un codice etico a monte, una risoluzione quadro riguardante le privatizzazioni — non solo questa, ma di qualsiasi tipo esse siano —, con la quale si stabilisca che ogni volta che si provvede bisogna tenere conto delle norme di trasparenza generali. Queste ultime sono legate al sistema delle concessioni autostradali in tal caso, ma possono riguardare tutte le concessioni. Lo ripeto, questo è un problema che si pone a monte e la cui soluzione compete non a me, ma a chi si occupa di conflitto di interessi.

**PRESIDENTE.** Ringrazio nuovamente il ministro Di Pietro. Credo che in questa occasione abbiamo svolto in maniera sod-

disfacente il lavoro per il quale siamo stati eletti dai cittadini italiani. L'ufficio di presidenza della Commissione discuterà la questione della risoluzione in Commissione.

Vorrei altresì ringraziare il viceministro delle infrastrutture, Angelo Capodicasa, ed i sottosegretari Tommaso Casillo e Luigi Meduri, dei quali apprezziamo l'attenzione nei confronti dei lavori della Commissione.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 12,50.**

---

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

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

---

*Licenziato per la stampa  
il 2 agosto 2006.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

