



*Il Ministro  
delle infrastrutture e dei trasporti*

M\_INF-GABINETTO  
Uffici Diretta Collaborazione Ministro  
SEGRMIN  
REGISTRO UFFICIALE  
Prot: **0003741-29/01/2015-USCITA**

Autorità Nazionale Anticorruzione  
Prot. Ingresso del **02/02/2015**  
Numero: **0010340**  
Classifica:



Senato della Repubblica  
c.a. Presidente Sen. Pietro Grasso

Camera dei Deputati  
c.a. Presidente On. Laura Boldrini

Autorità Nazionale Anticorruzione  
c.a. Presidente Raffaele Cantone

*Cono Presidente,*

con nota in data odierna l'Autorità Nazionale Anticorruzione ha espresso perplessità in ordine all'articolo 5 del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, ai fini di un monitoraggio delle modalità di attuazione o di un'eventuale correzione della disposizione citata.

Quanto al merito delle obiezioni prospettate, è opportuno anzitutto inquadrare l'opzione normativa in commento in una più generale azione di Governo volta a stimolare la crescita economica, aumentare l'occupazione e completare i Corridoi comunitari mediante il coinvolgimento della finanza privata, in considerazione dei vincoli derivanti dal fiscal compact.

Si tratta del resto degli obiettivi perseguiti dal Governo durante il Semestre di Presidenza dell'Unione Europea, che appaiono confermati dal Piano Juncker, che punta ad investire 315 miliardi di euro nel prossimo triennio sulle infrastrutture di rilevanza comunitaria, poggiando su una limitata disponibilità di risorse pubbliche che, necessariamente, devono fungere da leva per un preponderante afflusso di capitali privati.

La piena condivisione degli obiettivi del Governo, come sopra rappresentati, è del resto testimoniata dal processo di conversione in legge della norma in rassegna, operato dai due rami del Parlamento.

Per quanto attiene al contenuto dell'articolo 5, occorre precisare che le modifiche del rapporto concessorio sono subordinate alla realizzazione di investimenti, essenziali per la sicurezza e l'adeguamento tecnologico della rete, altrimenti privi di copertura finanziaria, e con il mantenimento di livelli tariffari sostanzialmente invariati.

E' ben vero che taluni margini di manovra sono consentiti in sede di aggiornamento quinquennale del PEF, ma il risultato che ne deriverebbe porterebbe ad un ulteriore inasprimento delle tariffe, rendendole insostenibili per l'utenza in una congiuntura

economica nella quale si è per di più assistito ad una considerevole riduzione degli introiti da pedaggio a causa dell'andamento recessivo del traffico e, più in generale, del prodotto interno lordo.

Per quanto, invece, ai profili tariffari, nei casi in cui la norma troverà applicazione, si renderà necessaria la stipulazione di un apposito atto aggiuntivo che sosterà tutti i controlli e le verifiche degli Organi competenti (Commissioni Parlamentari competenti per materia, Autorità di Regolazione dei Trasporti, Ministero dell'economia e delle finanze, NARS e CIPE).

Ogni residuo dubbio circa la coerenza della disposizione in parola con l'Ordinamento comunitario dovrebbe, infine, essere fugato dall'espressa previsione del preventivo assenso dell'Unione Europea negli specifici casi della sua attuazione.

Si rileva, infine, che la Commissione Europea ha di recente approvato una proposta avanzata dal Governo francese volta a consentire investimenti infrastrutturali da parte dei concessionari autostradali, compensandone il costo con un proporzionato ed adeguato aumento della durata del periodo concessorio.

Alla luce di quanto sopra esposto, sarà senz'altro mia cura fornire agli Organi di controllo la tempestiva informazione circa le modalità di attuazione della norma più volte citata anche ai fini di una sua eventuale modifica laddove fosse necessario

*Maurizio Lupi*  
