



Autorità Nazionale Anticorruzione

Al Presidente

Al Presidente del Senato
Sen. Pietro Grasso
P.zza Madama,11
Roma

Al Presidente della Camera dei Deputati
On. Laura Boldrini
P.zza Montecitorio,1
Roma

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Maurizio Lupi
Piazzale di Porta Pia, 1
Roma

L'Autorità nazionale anticorruzione, che ho l'onore di presiedere, nell'esaminare le previsioni normative introdotte dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, di conversione del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133 (c.d. "Sblocca Italia"), in materia di concessioni autostradali, ha rilevato alcuni profili di criticità che potrebbero derivare dall'applicazione della norma e che è opportuno segnalare alle SS.VV. ill.me.

La legge in argomento, in particolare, all'art. 5, prevede che, entro il 31 dicembre 2014 – termine, poi rinviato al 30 giugno 2015 dall'art. 8 del decreto legge 192/2014 - i concessionari di tratte autostradali nazionali, al fine di assicurare gli investimenti necessari per gli interventi di potenziamento e adeguamento strutturale, tecnologico ed ambientale delle infrastrutture, nonché per assicurare tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti, sottopongano al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti modifiche degli attuali rapporti concessori finalizzate a procedure di aggiornamento o revisione anche mediante l'unificazione di tratte interconnesse, contigue o tra loro complementari, ai fini della loro gestione unitaria.

Tali modifiche vanno presentate al Ministro insieme ad un nuovo piano economico-finanziario, corredato di idonee garanzie e di asseverazione da parte di soggetti autorizzati, per la stipula di un atto

aggiuntivo o di apposita convenzione unitaria da redigersi entro il 31 agosto 2015, termine rinviato al 31 dicembre 2015 dall'art. 8 del decreto legge 192/2014.

Il piano deve assicurare l'equilibrio economico-finanziario, nonché la disponibilità delle risorse necessarie per la realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti nelle originarie concessioni e di quelli ulteriori oggetto delle modifiche in questione, e non deve prevedere nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Le richieste di modifica in questione prevedono nuovi investimenti da parte dei concessionari, i quali sono comunque tenuti alla realizzazione degli investimenti già previsti nei vigenti atti di concessione.

La norma specifica, altresì, che l'affidamento dei lavori, delle forniture e dei servizi, ulteriori rispetto a quelli previsti dalle vigenti convenzioni, avviene nel rispetto delle procedure di evidenza pubblica disciplinate dal Codice dei contratti pubblici e che l'attuazione delle nuove disposizioni in essa contenute è subordinata al rilascio del preventivo assenso da parte dei competenti organi dell'Unione.

E' opportuno, in primo luogo, precisare che gli atti convenzionali attualmente vigenti per le concessioni autostradali presentano date di scadenza differenti.

Di conseguenza, l'art. 5 della norma in questione, prevedendo la possibilità di unificare titoli concessori, sembrerebbe rendere possibile, nel caso di unificazione di convenzioni con scadenze differenziate, lo slittamento della scadenza di alcune di quelle vigenti, senza, quindi, l'espletamento di alcun tipo di procedura ad evidenza pubblica, in violazione, tra l'altro, dei principi di concorrenza ed economicità.

Dalla disposizione contenuta nell'ultimo periodo del 1° comma dell'art. 5, emerge, poi, che le richieste di modifica del rapporto concessorio richiedono espressamente la realizzazione di nuovi investimenti da parte dei concessionari, che restano comunque tenuti alla realizzazione degli investimenti già previsti nei vigenti atti di concessione.

E' un aspetto quest'ultimo che potrebbe dar luogo a non pochi problemi se si tiene conto del tessuto normativo in cui la nuova disposizione si inserisce.

In particolare, per le concessioni stipulate nel settore autostradale è previsto un aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario, ai fini dell'adeguamento dei valori previsionali presenti nel piano originariamente presentato in occasione della sottoscrizione della convenzione. Il concessionario, in alcune circostanze - quali ad esempio, la presenza di cause di forza maggiore o la necessità di realizzare nuovi investimenti di carattere straordinario per ulteriori tratti autostradali ed importanti opere di viabilità che modifichino in modo significativo il sistema di offerta all'utenza - ha la facoltà di ripresentare il piano finanziario, richiedere una revisione delle condizioni inizialmente previste nella convenzione e predisporre nuovi piani, con investimenti ulteriori e diversi rispetto a quelli iniziali.

Prevedendosi, adesso per la realizzazione di interventi di adeguamento strutturale, tecnologico, ambientale ulteriori rispetto a quelli originariamente contemplati nella convenzione, una modifica del rapporto concessorio in essere mediante la sottoscrizione di atti aggiuntivi, e non invece la possibilità di aggiornare semplicemente il piano economico-finanziario avvalendosi di quanto già stabilito dalle attuali

convenzioni, si potrebbero verificare rallentamenti nell'attuazione degli investimenti, anche a causa del contenzioso che potrebbe scaturire dalla modifica del rapporto concessorio e/o dalla sottoscrizione di nuovi atti.

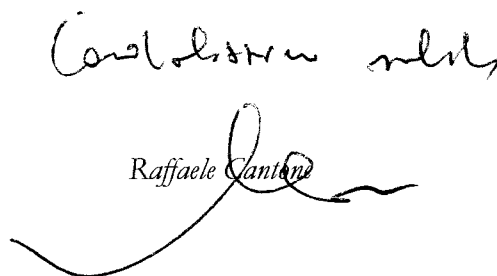
Anche sul piano delle tariffe la norma potrebbe presentare profili di criticità.

Il regime tariffario è attualmente regolato da formule differenti, succedutesi nel tempo ed approvate con delibere del CIPE. Conseguentemente, la finalità contenuta nell'art. 5 della legge 164/2014 volta ad assicurare, tramite investimenti aggiuntivi, l'erogazione di un servizio sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti, potrebbe risultare difficilmente perseguibile in relazione alla presenza, nelle attuali convenzioni autostradali, di molteplici sistemi di aggiornamento tariffario. Infatti, alcune concessioni autostradali utilizzano la formula del *Price Cap* con la quale viene stabilito un limite (tetto) all'aumento tariffario, lasciando così al concedente la possibilità di riconoscere un valore di adeguamento inferiore a detto limite; altre concessioni, invece, utilizzano una formula che garantisce un adeguamento tariffario sempre pari al valore limite.

Inoltre, i fattori che compongono le diverse formule non risultano omogenei poiché, ad esempio, in alcune di esse non compaiono i parametri relativi al recupero di produttività e/o alla qualità del servizio.

Il perseguimento della finalità dalla norma in esame, ossia condizioni di pedaggio e di accesso più favorevoli per gli utenti, presupporrebbe, quindi, l'omogeneizzazione delle formule di revisione tariffaria tramite l'adozione della formula del *Price Cap*, per le motivazioni innanzi accennate, con l'inserimento di parametri che tengano conto dell'efficientamento del servizio a seguito degli accorpamenti.

L'Autorità, alla luce di quanto esposto, nell'ambito del leale rapporto di collaborazione con il Governo ed il Parlamento, suggerisce un monitoraggio delle modalità di attuazione della norma più volte citata ed, eventualmente, una correzione della stessa per evitare che possano verificarsi gli effetti indesiderati evidenziati.


Raffaele Cantone