

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
DELLA VIII COMMISSIONE  
FRANCESCO STRADELLA

**La seduta comincia alle 15,40.**

*(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  
di Confindustria.**

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 di Confindustria.

Ricordo che l'indagine conoscitiva, deliberata dalle Commissioni riunite VIII e IX della Camera dei deputati nella seduta del 25 febbraio 2004, è volta ad approfondire le questioni di maggiore rilievo relative al settore autostradale, con particolare riferimento allo stato di attuazione degli investimenti riguardanti la rete autostradale nazionale, inclusi quelli inseriti nel programma della « legge obiettivo », alle tendenze in atto verso la liberalizzazione e lo sviluppo della concorrenza, al sistema dei controlli e della vigilanza sui concessionari ed all'utilizzo di nuove tec-

nologie nella gestione della rete autostradale, anche con riferimento ai sistemi di tariffazione e pedaggio.

Su tali tematiche e, più in generale, sulle questioni connesse all'assetto del settore autostradale, l'odierna audizione potrà consentire alle Commissioni riunite VIII e IX di acquisire un prezioso contributo di approfondimento e di informazione. Ringrazio quindi il dottor Marco Montagna, presidente della Commissione infrastrutture, il dottor Giuseppe Mele, direttore delle politiche territoriali e infrastrutture, la dottoressa Patrizia La Monica, direttore di lobby e attività di legislazione, il dottor Zeno Tentella, responsabile dei rapporti parlamentari, e la dottoressa Eleonora Tantarò, dell'ufficio stampa di Confindustria.

Do quindi la parola ai rappresentanti di Confindustria.

MARCO MONTAGNA, *Presidente della Commissione infrastrutture di Confindustria.* Innanzitutto, desideriamo esprimere il nostro ringraziamento per essere stati invitati a partecipare a questa importante audizione.

Farò una rapida introduzione, per sottolineare che il problema delle infrastrutture stradali è centrale per l'industria e per l'importanza che riveste. Dobbiamo riscontrare il ritardo immenso che abbiamo accumulato in questi ultimi anni, che ci porta ad un livello inferiore rispetto ad altri paesi europei. Tra i temi che più si evidenziano vi è la difficoltà di reperire i finanziamenti necessari per completare e migliorare la nostra rete autostradale, nonché la problematica relativa alla normativa esistente in Italia. Per quel che riguarda l'aspetto normativo, la « legge obiettivo » ha migliorato il quadro complessivo.

Vorrei sottolineare la problematica relativa ai finanziamenti, perché credo che sia necessario attivare finanziamenti privati per migliorare la nostra rete autostradale. Al riguardo, la normativa del *project financing*, che in Italia è stata introdotta in ritardo, andrebbe potenziata. Siamo agli inizi, ma dobbiamo insistere su questa strada: occorre porre mano al problema della tariffazione e dei profitti, con una differente modalità di trattamento fra il nord e il sud del nostro paese; inoltre, abbiamo anche bisogno dell'apporto privato.

Lascerei ora la parola al dottor Mele, che approfondirà meglio gli aspetti da me accennati.

GIUSEPPE MELE, *Direttore delle politiche territoriali e infrastrutture di Confindustria*. Rinnovo i ringraziamenti di Confindustria per questa audizione.

Il tema delle autostrade nel nostro paese richiederebbe sicuramente lunghe analisi e discussioni approfondite, ma in questa sede ci sembra più opportuno dare un contributo immediato. La Camera dei deputati ha recentemente condotto uno studio sulla « legge obiettivo », che riteniamo molto significativo e importante: esso conferma la nostra opinione relativa ai costi, esposti nel programma originario della « legge obiettivo ».

Per quanto riguarda i contributi di riflessione che vorremmo sottoporre alla vostra attenzione, vorrei cominciare dal discorso relativo al *gap* di dotazioni infrastrutturali. Siamo in una fase di rilancio infrastrutturale, centrato sulla grande infrastrutturazione. È noto che nel nostro paese questo aspetto ha subito una stasi notevolissima e molto lunga. La rete autostradale, che per molti anni è rimasta piuttosto vincolata e costretta nel suo sviluppo, è divenuta congestionata e bisognosa di continui interventi ed adeguamenti.

Il problema della grande infrastrutturazione è fondamentale, in una logica complessiva di politica infrastrutturale del paese, che non dimentichi però l'infrastrutturazione ordinaria. È importantis-

simo che la grande rete stradale abbia una sua diffusione e un collegamento con le reti di livello inferiore.

È fondamentale avere ripreso questo tema in chiave europea: ci troviamo ormai nel pieno della fase in cui il forte allargamento accelera i processi di competitività tra le varie aree del continente. Avendo una rete trasportistica basata essenzialmente sul trasporto stradale, e avendo di fronte paesi che beneficiano di nuove entrate e di finanziamenti per recuperare i loro *gap*, mentre noi abbiamo vincoli di bilancio e risorse piuttosto limitate, ci troveremo di fronte ad una situazione singolare. I paesi più arretrati potrebbero recuperare terreno e diventare ancor più attrattivi rispetto ad altri fattori, quali i minori costi locali e una fiscalità ben diversa dalla nostra.

Il tema della infrastrutturazione autostradale, integrato in una logica complessiva di pianificazione della grande infrastrutturazione, a nostro giudizio è un tema centrato dall'attuale Governo ed è stato correttamente riportato in luce nella prospettiva di una realizzazione tesa ad ottenere risultati positivi. Questo orientamento va sostenuto e mantenuto. Bisogna tener conto che anche le grandi infrastrutture richiedono progetti complessi, che necessitano di tempi adeguati, e non bisogna quindi avere fretta.

Per quel che riguarda la regole di funzionamento, sono stati conseguiti buoni risultati grazie alle modifiche legislative introdotte, da noi condivise. La « legge obiettivo » è stata uno strumento che fino ad ora si è dimostrato capace di ridurre sensibilmente, anche in termini accettabili, i problemi esistenti. La « legge obiettivo », la riforma della legge Merloni e le norme di attuazione di queste due leggi hanno sicuramente configurato un quadro legislativo favorevole all'organizzazione del programma. Mancano ancora degli elementi che sono all'esame del Parlamento e che si innestano però in una situazione che probabilmente avrà bisogno di ulteriori aggiustamenti.

Mi riferisco al fatto che questo quadro normativo è stato adottato dopo l'attua-

zione del titolo V della Costituzione, con un assetto legislativo in cui le grandi reti infrastrutturali avevano come riferimento la legislazione concorrente tra Stato e regioni. In questo quadro, c'è stato anche un intervento costituzionale pienamente condivisibile, che con equilibrio media fra i due livelli di legislazione. A nostro giudizio, la sentenza della Corte costituzionale potrebbe essere presa in considerazione nel rivedere i progetti attualmente in discussione per l'ulteriore processo di revisione costituzionale, laddove si realizzasse l'interesse nazionale soprattutto per le grandi reti. Da questo punto di vista, il ruolo dello Stato dovrebbe essere di guida, pur temperato nei processi di negoziazione a livello locale.

Per quel che riguarda le grandi reti, anche il governo del territorio dovrebbe tenerne conto. Quando si parla di « governo del territorio », dal punto di vista tecnico il richiamo immediato va ai progetti di assetto territoriale elaborati in questi anni dalla Commissione europea.

Occorrerebbe pensare alla centralità del ruolo dello Stato, che consenta di sostenere la programmazione infrastrutturale, sempre con le dovute cautele e i dovuti equilibri. Pensiamo che una riflessione da questo punto di vista dovrebbe essere svolta e in questi giorni avete l'occasione per farlo. Riteniamo necessario un quadro di riferimento territoriale nazionale per consentire uno sviluppo equilibrato delle reti infrastrutturali.

Un altro aspetto, cui ha già accennato il presidente Montagna, è quello relativo alle risorse finanziarie. È noto che i nostri bilanci pubblici soffrono di forti vincoli. Abbiamo cercato in questi anni di sviluppare strumenti che avrebbero dovuto agevolare il ricorso al mercato finanziario. Riteniamo che una riflessione più generale andrebbe svolta sui vincoli legati al patto di stabilità, anche per quel che riguarda il concetto di deroga.

Accanto a ciò, riteniamo che il reperimento delle risorse finanziarie necessarie presupponga, ancora per numerose opere infrastrutturali, un impegno pubblico rilevante; proprio per tale motivo, a monte

dovrebbe esserci una maggiore libertà, sia pure vigilata, di reperimento delle fonti finanziarie pubbliche. Il presidente Montagna accennava all'esistenza, rispetto alla grande infrastrutturazione, di differenti situazioni di domanda e quindi di possibilità di impiego del capitale privato; quest'ultimo, infatti, si localizza laddove la domanda consente una remunerazione adeguata. In tal senso, nel nostro paese abbiamo margini abbastanza interessanti nelle aree più industrializzate del centro e del nord; sicuramente, invece, il Mezzogiorno, da tale punto di vista, risulta penalizzato. Infatti, oltre alla perifericità, che fisicamente penalizza il Mezzogiorno, si pone in tale area del paese un problema di reperimento di fonti finanziarie. Reperimento che, relativamente al capitale privato, potrebbe essere rilevante solo in alcune grandi agglomerazioni mentre, invece, il resto del territorio rischierebbe di restarne sprovvisto.

Sotto tale profilo, quindi, il ruolo della finanza pubblica resta, purtroppo, rilevante; tuttavia va considerata con favore la possibilità di sviluppare la finanza di progetto, che, grazie anche ad alcune modifiche legislative cui ho fatto riferimento dianzi, comincia a produrre alcuni effetti positivi. Essa, infatti, può essere uno strumento efficace come si sta sperimentando proprio nel campo dell'infrastrutturazione autostradale. A nostro avviso, però, vi è bisogno di ulteriori elementi che ne migliorino il funzionamento e che, soprattutto, tutelino la concorrenza mantenendo come centro di riferimento il mercato e, dunque, il confronto competitivo tra i vari soggetti che possono essere coinvolti e interessati dalle realizzazioni.

Vi segnaliamo, al riguardo, l'iniziativa che la Commissione europea ha recentemente intrapreso con il Libro verde sul partenariato pubblico-privato; a vari livelli, si cerca di sollecitare gli Stati membri a fornire proposte che, in qualche modo, indichino quale possa essere la strada per una regolamentazione comune — a questo punto necessaria — che definisca i rapporti fra partner pubblici e partner privati. Questi, infatti, proprio nel

campo dell'infrastrutturazione possono incontrare delle difficoltà in quanto i comportamenti spesso possono essere derogati, talora anche in modo non propriamente legittimo (come spesso è capitato e come rivelano i numerosi ricorsi presentati in questi casi). Si avverte quindi il bisogno di una maggiore certezza che renda più trasparenti i rapporti di natura contrattuale nell'ambito dell'impiego dei partner privati nel settore dell'infrastrutturazione.

Farò solamente alcuni accenni ad ulteriori aspetti. Vengo, anzitutto, al problema realizzativo, che è legato al discorso europeo ed alle esperienze compiute in questi ultimi tempi attraverso la cosiddetta « legge obiettivo ».

Si è annunciato e si è messo in campo un importante programma di infrastrutture; l'Unione europea, dal canto suo, ha fortemente sostenuto tale orientamento, attraverso l'approvazione, anche recente, dei *Trans European Network*. Si deve, però, dare seguito a questi grandi impegni programmatori; le passate esperienze, infatti, dimostrano come queste grandi programmazioni rischino, in mancanza di un'adeguata preparazione e di una necessaria attenzione nel gestirle, di restare, per così dire, al palo.

In tal senso, è emblematica proprio la vicenda dei TEN; buona parte dei progetti inseriti nella attuale lista - ed anche nella *quick start list* - esistevano, in realtà, già in precedenza. Erano inseriti nella precedente lista dei grandi progetti ed avevano incontrato forti problemi realizzativi, sia sotto il profilo progettuale e tecnico-amministrativo sia, in particolare, sotto il profilo finanziario.

Un ultimo accenno va fatto ad un tema che potremmo definire di *governance* o gestione del settore autostradale; al riguardo, sollecitiamo, in particolare, un maggiore impiego delle tecnologie. L'autostrada costituisce un mezzo grazie al quale persone e merci possono spostarsi; ma in questi ultimi anni si sono posti forti problemi di congestione e, a volte, anche di sicurezza. Sotto tale aspetto, le tecnologie risultano sicuramente utili e andrebbe in qualche modo incentivato il loro impiego;

per loro mezzo, andrebbe, in particolare, sviluppata l'informazione all'utenza, al fine di rendere meglio fruibile il servizio autostradale. Non dimentichiamo che tali profili, per essere incentivati, dovrebbero in qualche modo essere ricompresi nei discorsi tariffari.

Vengo così alle tariffe, la cui incidenza, di carattere generale, è avvertita in misura più sensibile proprio dall'industria. Il discorso delle tariffe è serio in quanto, essendo la modalità autostradale - o stradale in generale - quella prevalente, variazioni tariffarie incidono su tutta l'economia e sui prezzi dei prodotti. Da tale punto di vista, è importante che le tariffe, in qualche modo, rispecchino adeguatamente i livelli di qualità del servizio. Si deve, però, anche tenere conto del fatto che la tariffa deve essere lo strumento fondamentale per remunerare il capitale; altrimenti, non si incentiva l'impiego del capitale privato e non si realizzano le infrastrutture.

Noi guardiamo con molta attenzione anche alla discussione, a livello comunitario, circa la tariffazione dell'uso delle infrastrutture che, così com'è impostata, potrebbe essere fortemente penalizzante per un paese come il nostro. Le nostre infrastrutture, in generale, soprattutto quelle di grande importanza, hanno dei costi mediamente più elevati. Il differenziale di costo può derivare da vari fattori, ma sicuramente deriva anche dai problemi orografici del nostro paese. Scaricare sull'uso i maggiori handicap di natura fisica e territoriale potrebbe, dunque, ripercuotersi su tutto il sistema economico in termini di prezzi e di tariffe. Quindi, bisognerebbe prestare la dovuta attenzione alle ripercussioni di incrementi tariffari, pur finalizzati al conseguimento di obiettivi condivisibili. La disciplina comunitaria attualmente in discussione, infatti, mira a reperire risorse per finanziare nuove infrastrutture e, soprattutto, a sviluppare il trasferimento modale delle stesse. Si tratta di obiettivi condivisibili, ma che devono essere attuati con la dovuta cautela per evitare impatti negativi sul sistema econo-

mico nel suo complesso; impatti che, in un paese sensibile come il nostro, sarebbero particolarmente ampi.

**PRESIDENTE.** Ringrazio i nostri ospiti per la loro esposizione e do la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

**GRAZIANO MAZZARELLO.** Anch'io, signor presidente, desidero ringraziare gli auditi per il loro contributo; ho sentito i loro giudizi, anche quelli di carattere generale sulle leggi in vigore. Non li condivido del tutto, ma li valuto con grande attenzione; anche Confindustria, del resto, ha dovuto cambiare qualche opinione nel corso del tempo. Ma non intendo soffermarmi su tali questioni; intervengo invece sulla cosiddetta « legge obiettivo », circa la quale vorrei rivolgermi una domanda precisa.

Mi sembra generalmente condiviso, anche dalle vostre associazioni, il giudizio circa la differenza sostanziale esistente tra annunci e risorse a disposizione; risorse che, per le grandi infrastrutture, sono diminuite rispetto agli anni precedenti. Inoltre, se vogliamo allargare il discorso, si deve aggiungere il blocco, a causa di una procedura di infrazione in corso, dei finanziamenti europei previsti per tutte le reti TAV, le linee ad alta velocità italiane; blocco recentemente confermato - atteso che si era obiettato ad una nostra denuncia al riguardo - dal ministro Buttiglione in questa sede. Quindi, il tema risorse è assolutamente rilevante. Si annunciano poi, forse, altri tagli.

Dunque, la domanda - riguardante la cosiddetta « legge obiettivo » - è la seguente. Non ritenete che in una situazione di carenza di risorse pubbliche, pur in presenza di una crescita dell'intervento privato, sia necessario definire meglio le priorità? Di fronte ad una carenza di risorse smisurata si stanno portando avanti discussioni intorno allo sviluppo autostradale, allo sviluppo ferroviario. Vi è poi l'elenco delle oltre 200 opere, tutte con lo stesso identico livello di priorità, almeno a parole. Nella « legge obiettivo » non è stata stilata neanche una *quick start list*,

come è avvenuto invece a livello europeo. Non sarebbe meglio definire un certo numero di opere prioritarie, su cui lavorare intensamente, piuttosto che andare avanti con gli annunci e con gli elenchi?

Sottolineando come voi rappresentiate anche l'utenza autostradale, avete fatto un discorso generale riguardo alla questione delle tariffe. In questi mesi le tariffe sono state aggiornate in maniera consistente; ovviamente questi aumenti avranno un peso sulle imprese e sugli utenti. L'aggiornamento delle tariffe è stato contestato da diverse parti. A tali contestazioni è stato risposto che gli aumenti servono a ridurre il *gap* infrastrutturale delle nostre autostrade, permettendo di aumentare gli investimenti. Vi sono però alcune ulteriori obiezioni da muovere; infatti, in questo caso l'aumento delle tariffe è stato concesso a concessionarie che non hanno partecipato a gare di aggiudicazione, a cui è stato esteso d'ufficio il prolungamento della loro concessione. Inoltre, la possibilità di verificare gli impegni assunti nei diversi contratti fra concessionari e concedenti sembra essere difficile. Avete al riguardo qualche proposta che esca dall'ambito di un giudizio più generale, che possa permettere l'introduzione di strumenti di controllo da parte di un'utenza strutturata come è la vostra? Non vi chiedo naturalmente di esprimere un giudizio sulle tariffe, perché non voglio creare imbarazzi. Tuttavia, non pensate sia necessario individuare forme di controllo più significative da parte dell'utenza? A fronte della promessa di investimenti futuri, noi rischiamo veramente di ritrovarci soltanto con aumenti immediati.

Ho visto che l'ANCE insiste molto sulla carenza di trasparenza delle gare indette dai concessionari per i lavori previsti nelle diverse tratte autostradali. Anche voi ritenete che si tratti di un problema significativo, oppure credete che sia una questione marginale?

Avete segnalato la necessità di un maggiore ruolo centrale riguardo all'infrastrutturazione territoriale. Se non capisco male, lo Stato deve controllare anche come la grande infrastrutturazione entra

poi nella rete complessiva delle strade italiane. Avete già pensato alle iniziative che possono essere sollecitate? Anch'io sono abbastanza convinto che lo Stato dovrebbe esercitare un ruolo di programmazione, naturalmente nel rispetto delle autonomie attuali. Avete cominciato a delineare delle ipotesi di lavoro su questa vostra idea, o si tratta soltanto di una sollecitazione?

PRESIDENTE. Avendo in questa seduta l'onore e l'onore della presidenza, devo rimanere al di sopra delle parti; pertanto non voglio per nulla polemizzare con il collega Mazzarello, pur facendo presente che alcune delle sue affermazioni possono essere condivisibili e altre possono, invece, essere oggetto di discussione e di confronto.

Voi avete individuato una serie di problematiche, a partire dal *gap* infrastrutturale esistente nel nostro paese, per passare poi alla necessità di recuperare una parte della competitività dei nostri prodotti attraverso il miglioramento e l'aumento dei servizi trasportistici, senza drogare il loro costo di utilizzo. Da una parte ci sono le risorse e le tariffe, dall'altra c'è l'aspetto normativo. Sono d'accordo con quanto da voi rilevato a proposito della « legge obiettivo ». Essa ha comunque definito un nuovo approccio e una maggiore speditività nella progettazione e nella realizzazione di opere di grande importanza. Riguardo alla realizzazione delle opere, il dottor Mele faceva riferimento anche alla programmazione, quindi a tutto quello che sta a monte di essa, purtroppo ancora molto vincolato dalla normativa.

A mio avviso il problema delle risorse può essere risolto individuando procedure diverse a seconda che l'infrastruttura venga costruita in un'area forte o in un'area debole, sempre avendo come obiettivo quello di far crescere l'area debole dotandola di più infrastrutture, anche attraverso una maggiore presenza finanziaria da parte dello Stato. È evidente, infatti, che se noi seguiamo la linea dell'intervento finanziario privato nell'esecuzione delle opere dobbiamo poi trovare

una forma di remunerazione dell'investimento, altrimenti voi per primi sapete perfettamente che non sarebbe possibile realizzare le nuove opere. Allora la differenziazione può essere legata ad una diversa impostazione della concessione, alla sua durata, alle agevolazioni fiscali e quant'altro.

Un altro aspetto che voi avete individuato è quello delle regole e su questo argomento si è osservato che sia per la grande infrastrutturazione sia per le grandi opere si è arrivati ad una soluzione con la « legge obiettivo »: è vero, però, che le grandi reti hanno una loro funzione se sono connesse con quelle minori. Non ritenete, quindi, necessaria una sorta di « legge obiettivo » anche per le piccole reti e, conseguentemente, che si debba consentire una maggiore celerità nella progettazione ed esecuzione di quelle opere che diventano indispensabili per dare alla grande infrastrutturazione una funzione vitale di collegamento con il resto dell'Europa, ma, soprattutto, di interconnessione con tutte quelle aree del paese che non si trovano sulle direttrici principali pur avendo un'importanza notevole per la crescita e lo sviluppo del paese stesso?

Do la parola ai nostri ospiti per le risposte.

MARCO MONTAGNA, *Presidente della Commissione infrastrutture di Confindustria*. Il sindaco del mio paese aveva sempre teorizzato che non bisogna realizzare ulteriori strade, perché nuove strade portano all'acquisto di altre automobili e quindi il problema del traffico rimane inalterato.

L'episodio che ho ora raccontato non rappresenta un paradosso, perché bisogna ricordare che questo modo di pensare era molto diffuso fin nel recente passato; ricordo, infatti, che anni fa, quando si discuteva sull'opportunità o meno di realizzare la variante di valico della Bologna-Firenze, il dibattito si riduceva a questo: non bisogna aumentare certe infrastrutture perché è come « un gatto che si

morde la coda», infatti aumenta la rete viaria, sale il numero degli utenti, quindi il problema rimane analogo.

Penso, quindi, che la « legge obiettivo » sia servita soprattutto per affermare definitivamente che le infrastrutture non sono solo un aspetto collegato genericamente al caos sulla strada, ma sono un tema legato alla nostra capacità di produrre e di esportare le nostre merci con livelli minimi indispensabili legati al fatto che esiste una produzione, la necessità di agevolarla, il problema di trasportarla; quindi, per stare al pari dei mercati emergenti e facilmente raggiungibili è necessario risolvere celermente il problema delle infrastrutture.

Condivido, quindi, che la prima priorità sia di tipo culturale e la seconda di tipo economico-finanziario, perché la problematica economico-finanziaria per lungo tempo ci ha impedito di realizzare le opere necessarie. Tuttavia prima bisogna diffondere il concetto che sia giusto incrementare le infrastrutture, poi occorre programmare gli strumenti legislativi adatti con leggi che permettano, in maniera semplice, la realizzazione delle opere e, infine, affrontare il problema finanziario che, dopo il consolidamento dei primi due, diventa quello prevalente. Infatti, abbiamo notato come dopo che sono stati risolti i primi due, adesso emerge quello economico-finanziario, cioè la mancanza dei fondi necessari.

A questo punto, penso che tra le varie urgenze sia necessario individuare quelle prioritarie; quindi, rifare i conti e avviare una nuova programmazione.

Sono, altresì, d'accordo sull'ipotesi di una « legge obiettivo » anche per le opere minori se può servire per dare un indirizzo; infatti, la programmazione è utile in tutti i settori perché esprime delle priorità. Io vivo in una regione, le Marche, che risulta debilitata dal punto di vista infrastrutturale; quindi, sono d'accordo che ci possano essere delle priorità, purché queste non diventino dei freni per chi già localmente lavorava bene, ma si trasformino in supporto e stimolo per chi, nel proprio territorio, non riusciva a realiz-

zare nulla. Una legge dovrebbe servire per spronare chi non riesce a concretizzare niente e non per riaccentrare tutto, perché se ci sono delle autonomie che funzionano mi sembra giusto consentire loro di operare. Se, invece, alcuni enti mancano di questi requisiti, sarebbe opportuno dare loro un indirizzo nel settore. Tra l'altro, l'ANCE si è occupata anche della questione della « legge obiettivo » per il rinnovamento delle città. Fermo restando che la gestione del territorio resterebbe in capo ai comuni, concepire una disciplina finalizzata alla modernizzazione cittadina sarebbe un ottimo risultato.

GRAZIANO MAZZARELLO. Ricordavo in precedenza che l'ANCE ha osservato come vi sia una scarsa trasparenza nelle gare bandite...

MARCO MONTAGNA, *Presidente della Commissione infrastrutture di Confindustria*. Non bisogna essere generici, onorevole.

GRAZIANO MAZZARELLO. Sto esattamente riportando quanto i rappresentanti dell'ANCE hanno dichiarato. Voi siete sempre diplomatici, lo sappiamo, ma sono state esattamente quelle le parole pronunciate dagli esponenti dell'associazione.

MARCO MONTAGNA, *Presidente della Commissione infrastrutture di Confindustria*. In realtà, se la gara si colloca a valle del procedimento, se ne può accettare la mancanza in fase successiva. Nel caso delle concessioni, tuttavia, spesso le gare non intervengono e, per quanto riguarda i lavori *in house*, in particolare, nutriamo dei dubbi in merito alla fondatezza di quanto si è detto.

PRESIDENTE. Poiché io stesso ero associato all'ANCE, probabilmente ciò che ora dirò complicherà il quadro, potendo dar luogo ad una sorta di « conflitto di interessi »...

MARCO MONTAGNA, *Presidente della Commissione infrastrutture di Confindustria*.

*stria*. Mi consenta la battuta, ma viviamo proprio in un mondo di ANCE, signor presidente!

PRESIDENTE. Forse è così. Tornando al cuore del mio intervento, esattamente l'ANCE dichiarò di avere individuato esempi da non ripetere, come nel caso dell'appalto grandi stazioni. In particolare, si sottolineò che, per i lavori *in house*, era in atto un sistema il cui risultato era quello di emarginare le imprese per favorire alcuni comportamenti che vedevano soprattutto le aziende ex municipalizzate sostituirsi alle imprese e alla concorrenza. Ma tale considerazione, nelle intenzioni degli esponenti dell'ANCE, non voleva riferirsi direttamente al caso delle gare eventualmente indette per le concessioni autostradali, la cui storia è diversa e non generata nell'ultimo Governo Berlusconi. È una storia che viene, infatti, da lontano.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor presidente, non si può difendere sempre il Governo...

PRESIDENTE. No, non sono qui per difendere alcuno. Ho semplicemente riportato quanto fu affermato nel corso di quell'audizione alla quale ero presente. Alla luce di ciò, ritengo di aver compreso il senso dell'intervento dell'ingegner Lupo, limitandomi ad esplicitarlo, senza tuttavia costringere alcuno a modificare le proprie posizioni.

GIUSEPPE MELE, *Direttore delle politiche territoriali e infrastrutture di Confindustria*. Ad integrazione di quanto appena illustrato dal presidente Montagna, vorrei in primo luogo svolgere una precisazione diretta all'onorevole Mazzarello. A proposito della condivisione o meno dei giudizi, sottolineo che il nostro è un parere assolutamente imparziale. A nostro avviso, il quadro di riferimento è mutato in seguito ai provvedimenti legislativi adottati. Tra l'altro, se avessimo voluto concentrare maggiormente l'attenzione sulla « legge obiettivo », probabilmente le avremmo potuto fornire, onorevole, anche delle anno-

tazioni critiche sulla gestione - ad oggi intervenuta - di questo programma, individuando anche i problemi eventualmente prodotti.

Come evidenziava il presidente Montagna, siamo assolutamente d'accordo nel definire le priorità, tenuto conto che il riconoscimento di competenze legislative concorrenti in materia ha scatenato una sorta di ampliamento del programma stesso, per ottenere il consenso necessario.

Da qui deriva l'esigenza, che ponevamo, di riconoscere allo Stato un ruolo quanto meno primario nel definire gli interventi di grande infrastrutturazione. Inoltre, la grande infrastrutturazione deve trovare necessariamente consenso a livello di negoziazione con i centri istituzionali inferiori. Diversamente, non si creerebbe nessun effetto rete, che occorre invece favorire; per fare questo, dunque, è imprescindibile assicurare l'incontro tra i diversi livelli di programmazione. Ovviamente, il sistema diviene meno condivisibile quando intervengono esclusivamente comportamenti di interdizione, a volte strumentali, come in qualche caso si è anche verificato per la « legge obiettivo » (ci si è opposti a qualcosa - su cui, in realtà, il parere sarebbe stato positivo se si fossero espresse valutazioni obiettive - per ottenere qualcos'altro).

Inoltre, vorrei aggiungere ulteriori considerazioni rispetto al problema delle priorità, questione che dovrebbe essere strettamente collegata a quella del fabbisogno finanziario, cioè della finanziabilità pubblica. Occorrerebbe commisurare gli interventi alle necessità, tenendo conto delle aree in cui si avverte maggiore bisogno di finanza pubblica, per penuria di domanda ed opportunità di finanza privata. Sarebbe opportuno riconoscere a questi casi una sorta di corsia preferenziale nell'ottenimento del finanziamento pubblico, operando una valutazione attenta degli effetti che i progetti provocano sul sistema infrastrutturale nel suo complesso. Nel dare priorità a qualcosa bisogna tener conto che questo « qualcosa » sia capace di garantire risultati migliori rispetto ad altre

scelte o soluzioni. Sono pertanto sostanzialmente d'accordo in merito alla questione delle priorità.

Quanto, invece, al problema tariffario, si tratta di una questione particolarmente delicata. Come sottolineato in precedenza, ci troviamo dinanzi anche ad una carenza finanziaria. Non reputo scandalosa o problematica l'ipotesi in cui i concessionari, attraverso la manovra tariffaria, pur controllata e governata, riescano ad assicurare un contributo realizzativo all'infrastrutturazione, in una situazione di scarsità di risorse. Infatti, con opportune cautele e adeguati controlli questa soluzione non sembra destare particolari perplessità: si verificherà semplicemente una situazione in cui, in ragione di un accordo tra le parti, a fronte di un responsabile istituzionale si porrà un soggetto chiamato a svolgere taluni compiti, come nel caso della concessionaria autostradale. Ciò detto, occorrerà comunque svolgere verifiche relative all'ottenimento di un maggior livello di rientro finanziario — corrispondente agli impegni realizzativi assunti — in rapporto al beneficio ottenuto.

In conclusione, manifestiamo tutta la nostra disponibilità a fornire ulteriori chiarimenti rispetto ad altre eventuali questioni, avendo cura di trasmettere agli uffici di queste Commissioni la documentazione di Confindustria in materia.

**PRESIDENTE.** Ringraziamo i nostri ospiti per la loro disponibilità e per il contributo di suggerimenti e sollecitazioni fornitoci. Auspichiamo, in una prossima occasione, di approfondire ulteriormente questi ed ulteriori temi. Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 16,30.**

---

---

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

**DOTT. FABRIZIO FABRIZI**

---

*Licenziato per la stampa  
il 26 luglio 2004.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO