

Disposizioni in materia di infrastrutture

Commi: da 82 a 90

Ex Art. 12: “Nuova disciplina relativa agli aggiornamenti tariffari del settore autostradale e rafforzamento dei poteri regolamentari dell’ANAS”

La legge n. 286 del 24 novembre 2006 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria” ha modificato l’articolo originario del decreto collegato. Cambia infatti la procedura per gli schemi di convenzione unica, che prima dell’esame del CIPE devono essere sottoposti a valutazione dei Nars, delle associazioni rappresentative delle società concessionarie, delle associazioni dei consumatori e utenti, che devono pronunciarsi entro 15 giorni. Dopo l’esame del CIPE gli schemi vengono trasmessi alle Camere per il parere delle commissioni competenti. Cade inoltre il divieto di partecipazione all’azionariato stabile di Autostrade Spa di soggetti che operano prevalentemente nei settori delle costruzioni e mobilità. E’ stato inoltre eliminato il tetto del 5% all’esercizio del diritto di voto per le aziende di costruzioni presenti nell’azionariato delle società autostradali. Viene eliminato il divieto di partecipare per i costruttori al capitale di autostrade. Nello specifico si prevede:

- la revisione di tutte le convenzioni delle società concessionarie autostradali in occasione del primo aggiornamento del loro piano finanziario. Si prevede la stipula di una convenzione unica che contiene le clausole convenzionali in vigore, anche quelle non modificate, che deve essere perfezionata a regime, entro un anno dalla scadenza periodica dell’aggiornamento della convenzione.
- la specificazione del quadro informativo minimo dei dati economici, finanziari, tecnici e gestionali che le società concessionarie trasmettono ad ANAS per l’esercizio dei suoi poteri di vigilanza e controllo e che la stessa ANAS rende disponibili al Ministro delle infrastrutture per l’esercizio delle sue funzioni di indirizzo e controllo su ANAS stessa
- Cambiano con la legge n. 286 del 24 novembre 2006 i commi c) d) e) del precedente articolo 12, che prevedeva di sottoporre all’approvazione dell’ANAS gli schemi dei bandi di gara delle procedure per le quali non siano escluse le società controllate, controllanti o controllate dalla medesima controllante, escludendo comunque dette società dall’attività di progettazione. Adesso si prevede sempre di sottoporre all’ANAS gli schemi di bandi di gara delle procedure di aggiudicazione. Viene introdotto il divieto di partecipazione alle gare per aggiudicare i contratti nei confronti delle società comunque collegate ai concessionari, che abbiano realizzato la relativa progettazione. Cessa di conseguenza di avere applicazione, a decorrere dal 3 ottobre 2006, il divieto di partecipazione all’azionariato stabile di Autostrade Spa di soggetti che operano prevalentemente nei settori delle costruzioni e della mobilità
- La legge n. 286 del 24 novembre 2006 aggiunge inoltre che gli schemi di convenzione unica, redatti conformemente, sono sottoposti all’esame del CIPE che si intende assolto positivamente in caso di mancata deliberazione entro 45 giorni dalla richiesta di iscrizione all’ordine del giorno. Inoltre, gli schemi di convenzione sono trasmessi successivamente alle Camere per il parere delle commissioni competenti, che dev’essere reso entro 30 giorni. Decorsi i termini senza che le Commissioni abbiano espresso parere, le convenzioni possono essere comunque adottate.
- La legge n. 286 del 24 novembre 2006 cambia anche le lettere e) ed f) che riguardavano la destinazione a vantaggio degli utenti di una parte di extraprofitabilità generata dalle attività commerciali su sedimi demaniali o da impegni di investimento non ottemperati nel periodo precedente, parlando di recupero della parte degli introiti tariffari relativi a impegni di investimento programmati nei piani finanziari e non realizzati nel periodo precedente, inoltre di riconoscere gli adeguamenti tariffari dovuti per investimenti programmati del piano finanziario solo a fronte dell’effettiva realizzazione degli stessi investimenti, accertata dal concedente.

- La legge n. 286 del 24 novembre 2006 toglie l'introduzione di un limite al diritto di voto da parte degli azionisti costruttori per nominare i membri dei consigli di amministrazione, pari al 5% massimo del capitale sociale, che era prevista nel testo del Decreto legge collegato.
- l'introduzione di sanzioni per i casi di inadempienza delle clausole di convenzione unica, rendendo effettiva la decadenza della convenzione che risultasse all'oggi inapplicabile
- Si aggiunge che nel caso in cui il concessionario non voglia aderire alla convenzione unica, il rapporto concessorio si estingue e l'ANAS assume temporaneamente la gestione diretta dell'attività per il tempo necessario a consentire la messa in gara. Nel bando di gara devono essere previste speciali garanzie di stabilità presso il concessionario subentrante per il personale del concessionario cessato, dipendente da almeno un anno. Inoltre il maxi emendamento introduce che siano il Ministero delle infrastrutture e quello dell'economia e finanze, con decreto, a stabilire i termini e le modalità per l'esercizio di eventuali istanze di indennizzo del concessionario cessato.

Si rileva che una parte del dispositivo, che sembrerebbe introdurre maggiore trasparenza nei rapporti tra ANAS e concessionarie, separando compiti di controllore e controllato, in realtà non risolve il problema di fondo, più volte sollevato dalla Lega Nord relativo all'ANAS, cioè l'incompatibilità di fondo dell'ANAS stessa tra le sue attività di controllore e di gestore delle autostrade (alla pari delle altre concessionarie autostradali).

Inoltre le incongruenze attuali sull'assetto regolamentare delle concessioni, sulla reale attuazione degli investimenti infrastrutturali e sulla mancanza di garanzie per i contribuenti, che si intendono correggere, nascono dalle modalità di privatizzazione delle quote IRI di Autostrade, avvenuta sotto la guida del Governo di centro sinistra (1997-1999). Nella dismissione della società Autostrade S.p.A. l'allora Governo Prodi al fine di avere un controllo indiretto sul nuovo soggetto societario ad alternativa alla creazione di un'apposita Autorità che regolasse le tariffe e controllasse la qualità, ha mantenuto il controllo sulle tariffe stabilendone l'adeguamento annuale. Si tratta perciò di norme che vanno a correggere scelte fatte dal precedente Governo Prodi.

In merito alle disposizioni riguardanti l'ANAS e le concessionarie autostradali, si ricorda che il Gruppo Lega Nord ha presentato molti emendamenti, non accolti. In modo particolare gli emendamenti riguardavano il rispetto dei principi di trasparenza e concorrenza, l'introduzione del rispetto del criterio di omogeneità delle tariffe su tutto il territorio nazionale, in merito alla determinazione del saggio di adeguamento e riallineamento periodico, che secondo la Lega Nord dovrebbe essere quinquennale.

Commi da 91 a 93

Ex Art. 14: Disposizioni per il potenziamento infrastrutturale del territorio della Sicilia e delle aree limitrofe

La disposizione prevedeva il passaggio da Fintecna Spa ad una Società controllata dallo Stato e partecipata da ANAS e dalle Regioni Sicilia e Calabria, delle funzioni relative all'infrastrutturazione di Sicilia e Calabria. La legge n. 286 del 24 novembre 2006 "*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria*" **introduce che le risorse vengano destinate per il 70% ad interventi nella Regione Sicilia e per il 30% alla Regione Calabria.** Si prevede che le azioni della Stretto di Messina Spa possedute da Fintecna passino al ministero dell'Economia e finanze. Infatti, le risorse finanziarie inerenti agli impegni assunti dalla Fintecna Spa nei confronti dello Stretto di Messina Spa, una volta trasferite ad altra società controllata dallo Stato, sono attribuite al Ministero dell'Economia e delle finanze ed iscritte in apposito capitolo di spesa del Ministero delle Infrastrutture destinato a "Interventi per la realizzazione di opere infrastrutturali e di tutela dell'ambiente e di difesa del suolo in Sicilia e in Calabria". Il loro utilizzo è stabilito con decreto del Ministro delle Infrastrutture di concerto con quello dell'economia e finanze previa intesa con le regioni Sicilia e Calabria..

La Lega ha proposto di sopprimere la disposizione che riguarda le risorse da stanziare alla Sicilia e Calabria, avendo sempre ritenuto che fossero ben altre le necessità infrastrutturali del paese. Per quanto riguarda il Sud la Lega ricorda la grande disparità di risorse assegnate a questa parte del paese rispetto al Nord. In questo senso anche il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina, che ha richiesto fino ad oggi ingenti finanziamenti da parte dello Stato (per progettazioni e studi di fattibilità) causerebbe anche in futuro l'impegno di ingenti risorse statali a scapito di interventi che si rendono invece necessari sulla rete stradale e ferroviarie al Nord. Si ricorda anche che già la Salerno-Reggio Calabria non verrà sottoposta a pedaggio e che su quell'arteria confluiranno anche le disponibilità che provengono dalla soppressione del Fondo centrale di garanzia per le autostrade, ferrovie e metropolitane, che ammontano a circa 500 milioni di euro. Infine l'ultimo comma della disposizione (comma 93) tratta del caso in cui il concessionario dichiara di non voler aderire alla convenzione unica redatta in modo conforme. La Lega Nord ha proposto di fare salvo comunque il diritto del concessionario ad un equo indennizzo, quale corrispettivo dei lavori realizzati e non ancora ammortizzati.

Milano, 5 dicembre 2006

Alessandra Tabacco