



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 68

**6<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Finanze e tesoro)

INTERROGAZIONI

293<sup>a</sup> seduta: martedì 21 dicembre 2021

Presidenza del presidente D'ALFONSO

**I N D I C E****INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE .....	Pag. 3, 10
CANCELLERI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili</i> .....	3
MALAN ( <i>FdI</i> ) .....	7
ALLEGATO ( <i>contiene i testi di seduta</i> ) .....	11

---

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-IDEA-CAMBIAMO!-EUROPEISTI: Misto-I-C-EU; Misto-Italexit per l'Italia-Partito Valore Umano: Misto-Ipl-PVU; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Liberi e Uguali-Ecosolidali: Misto-LeU-Eco; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-+Europa - Azione: Misto-+Eu-Az; Misto-PARTITO COMUNISTA: Misto-PC; Misto-Potere al Popolo: Misto-PaP.*

*Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Cancelleri.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### Interrogazioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione 3-02983, presentata dal senatore Malan.

CANCELLERI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili*. Signor Presidente, come si è avuto modo di evidenziare in occasione delle risposte fornite agli atti di sindacato ispettivo presentati sull'argomento, la procedura di risoluzione della Convenzione per grave inadempimento avviata dall'agosto 2018 nei confronti di Autostrade per l'Italia in conseguenza del tragico evento del crollo del ponte Morandi è stata sospesa nel mese di luglio 2019, a seguito della richiesta della stessa Società di avviare una fase finalizzata ad un accordo transattivo e a una modifica della Convenzione stessa, maggiormente rispondente all'interesse pubblico e depurata da pattuizioni sbilanciate a favore del concessionario.

La fase per la verifica di un possibile accordo transattivo è stata avviata dal ministro Toninelli ed è stata proseguita dal ministro De Micheli sulla base di una specifica decisione dell'Esecutivo. In particolare, le amministrazioni statali coinvolte (Presidenza del Consiglio dei ministri, Ministero dell'economia e delle finanze e Ministero delle infrastrutture e trasporti) hanno avviato con il concessionario un confronto finalizzato a verificare – nel rispetto del principio costituzionale del buon andamento dell'azione amministrativa e al fine esclusivo di perseguire l'interesse pubblico – la sussistenza delle condizioni per una definizione consensuale della procedura di contestazione da sottoporre alla valutazione del Governo.

In particolare, Autostrade ha presentato – in data 11 luglio 2020 – a dette amministrazioni competenti una proposta aggiornata di composizione negoziale, seguita da una nota di chiarimenti pervenuta il successivo 13 luglio e da due note integrative del 14 e 15 luglio. Con tale ultima proposta il concessionario, a fronte della definizione della procedura di contestazione, ha (in estrema sintesi): espresso la propria disponibilità a realizzare a proprio esclusivo carico un intervento finanziario compensativo non remunerato in tariffa per 3.400 milioni di euro; formulato precisi impegni

volti, tra l'altro, ad assicurare un considerevole aumento degli *standard* di sicurezza della rete autostradale concessa e un elevato grado di affidabilità circa la loro effettiva realizzazione; rappresentato, d'intesa con Atlantia, la disponibilità a realizzare un'operazione di riassetto societario, con il coinvolgimento di Cassa depositi e prestiti e di investitori dalla stessa graditi, a cui verrebbe trasferito il controllo di Autostrade; individuato i contenziosi che sarebbero venuti meno a seguito della soluzione concordata dalla procedura di contestazione.

All'esito della riunione del Consiglio dei ministri del 14-15 luglio 2020, il Governo ha preso favorevolmente atto della nuova proposta di Autostrade e ha conseguentemente ritenuto di avviare l'*iter* previsto dalla legge per la formale definizione consensuale della contestazione di grave inadempimento, fermo restando che la rinuncia alla revoca sarebbe potuta avvenire solo in caso di completamento dell'accordo negoziale. Con lettera congiunta del 23 settembre 2020, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e la Presidenza del Consiglio dei ministri hanno trasmesso ad Autostrade il testo dell'accordo per la definizione negoziale della procedura di contestazione, nel quale sono state definite le misure a carico del concessionario e gli altri obblighi dallo stesso assunti al suindicato fine. Si è correlativamente proceduto ad una interlocuzione finalizzata alla conseguente rinegoziazione della Convenzione unica al fine, tra l'altro, di ricondurre le attività di verifica, valutazione e manutenzione delle infrastrutture alle migliori pratiche e di adeguare la disciplina tariffaria al mutato contesto normativo.

All'esito di tale articolata interlocuzione, in data 23 luglio 2020 Autostrade ha inoltrato alla parte pubblica lo schema di Atto aggiuntivo alla Convenzione unica, con i relativi allegati, tra cui il piano economico-finanziario relativo al periodo regolatorio 2020-2024 e alle proiezioni economico-finanziarie definite per i periodi regolatori successivi fino a scadenza della concessione, in applicazione della regolazione della Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito ART). Il Piano economico finanziario elaborato da Autostrade è stato trasmesso, per le valutazioni di competenza ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011, all'ART, la quale ha reso al riguardo il parere n. 8 in data 14 ottobre 2020, le cui osservazioni sono state recepite dalla società concessionaria.

Il Piano economico finanziario, gli allegati tecnici e il testo di Atto aggiuntivo alla Convenzione unica sono stati ulteriormente aggiornati, in sede di attività istruttoria congiunta della Direzione generale di vigilanza sulle concessionarie autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Dipartimento del tesoro e della Ragioneria generale dello Stato, per recepire le indicazioni finalizzate ad assicurare la piena applicazione degli impegni assunti e la completa attuazione della nuova disciplina regolatoria introdotta dall'ART. L'Avvocatura generale dello Stato si è pronunciata, con nota del 24 settembre 2021, sullo schema di accordo negoziale e sull'allegato testo dell'Atto aggiuntivo, esprimendo parere in linea legale favorevole sul proposto schema di accordo.

Con specifico riguardo agli effetti della definizione transattiva del procedimento di contestazione avviato, si rappresenta che esso consente: la prosecuzione senza soluzione di continuità di tutte le attività connesse alla progettazione e esecuzione degli interventi di potenziamento e riqualificazione della rete autostradale gestita; l'immediato avvio all'esecuzione del programma di investimenti sulla rete autostradale per un valore complessivo di 13.600 milioni di euro, comprensivo sia di opere di interesse strategico per il Paese, sia di interventi di adeguamento infrastrutturale e di riqualificazione delle infrastrutture alle nominative vigenti; l'accelerazione del programma di manutenzione, con una spesa stimata di 7.000 milioni di euro nel periodo 2020 – 2038; l'accelerazione dei piani di investimento relativi alla transizione ecologica e alla mobilità sostenibile attraverso il *know how* della società; il mantenimento e lo sviluppo dell'attuale capacità occupazionale, pari a circa 7.000 dipendenti; l'adozione di iniziative per la collettività per complessivi 3.400 milioni di euro a completo carico della Società, da destinare ad iniziative di rilancio del Paese, tenendo conto delle priorità indicate direttamente dall'amministrazione; la certezza nei pagamenti dei lavori per la ricostruzione del ponte sostitutivo del viadotto Polcevera; il superamento dei contenziosi pendenti tra il concessionario e le diverse amministrazioni; la continuità nel servizio autostradale; l'esclusione di ogni soluzione di continuità nell'erogazione di un servizio essenziale per la collettività e superamento di situazioni di possibile criticità in termini di regolare prosecuzione della gestione della rete autostradale, con implementazione dei livelli qualitativi del servizio; l'adeguamento delle pattuizioni convenzionali della concessione, mediante il superamento delle clausole ritenute ingiustificatamente favorevoli agli interessi del concessionario; l'introduzione di un sistema sanzionatorio rafforzato rispetto a quello contemplato dalla Convenzione unica del 2007, con incremento degli importi a titolo di sanzioni e penali per le principali fattispecie, nonché l'attivazione di procedura di inadempimento al superamento di determinate soglie.

Si sottolinea che nella valutazione di una soluzione negoziale unitaria il Governo ha tenuto presenti le rilevanti difficoltà connesse alla risoluzione per inadempimento della concessione, connesse, in particolare, agli elevatissimi rischi legali e alla previsione di un lungo periodo transitorio fino alla selezione del nuovo gestore con rilevanti impatti sulla realizzazione di nuovi investimenti infrastrutturali per la messa in sicurezza e lo sviluppo della rete. Attese le criticità connesse all'estinzione anticipata, anche le ipotesi alternative, prospettate nell'interrogazione e fondate sull'attivazione del menzionato articolo 35 del decreto-legge n. 162 del 2019, risultano poco verosimili sia sotto il profilo della fattibilità che dei reali costi per lo Stato. A fronte di stime e realizzabilità tutte da verificare riferite a ipotesi alternative non supportate da convincenti elementi di fatto, l'offerta presentata dal Consorzio composto da CDP *Equity*, *Blackstone Infrastructure Partners* e *Macquarie Asset Management* contempla un prezzo di mercato che rappresenta l'attualizzazione dei flussi di cassa al netto dei costi (inclusivi delle misure compensative) e del de-

bito. Non c'è alcun elemento di vantaggio ingiustificato nei confronti di Atlantia e si sono messe le premesse per l'effettiva realizzazione degli investimenti necessaria alla messa in sicurezza e allo sviluppo dell'infrastruttura. I principali obiettivi di investimento del Consorzio sono infatti: contribuire alla realizzazione di un vasto piano di investimenti in tutta la rete autostradale di ASPI; promuovere il miglioramento della rete per agevolare la digitalizzazione e l'innovazione; migliorare l'efficienza dei programmi di manutenzione dell'infrastruttura per garantire i massimi livelli di prestazioni e sicurezza per gli automobilisti; offrire stabilità a lungo termine nella gestione di un'infrastruttura italiana essenziale per la comunità e l'economia.

L'Accordo negoziale è stato sottoscritto con Autostrade dal Direttore generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali nella giornata del 14 ottobre 2021. Esso è stato approvato con apposito decreto in corso di perfezionamento. Quanto all'Atto aggiuntivo alla Convenzione unica e al Piano economico finanziario della concessione autostradale, predisposto recependo i contenuti del predetto accordo transattivo, le vigenti disposizioni di legge prevedono l'adozione di una delibera approvativa del CIPESS (a tal fine, convocato per domani 22 dicembre 2021), l'adozione di un decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze per l'approvazione delle modifiche al regime convenzionale, e la sottoposizione di detto decreto al controllo preventivo di legittimità della Corte dei conti. Ai sensi dell'articolo 10 dell'Accordo negoziale, i predetti passaggi procedurali costituiscono condizione sospensiva dell'efficacia dell'Accordo negoziale, unitamente al perfezionamento dell'operazione di riassetto societario della Società concessionaria, nei termini definiti ad esito delle autonome negoziazioni tra Atlantia e Cassa depositi e prestiti S.p.A. (o società dalla medesima controllata) e gli investitori dalla stessa graditi. Nelle more della definizione del PEF, gli incrementi tariffari relativi all'anno 2021 sono stati congelati con specifiche disposizioni inserite nel decreto-legge n. 183 del 2020 (cosiddetto decreto proroga termini). Inoltre, con specifico riguardo all'entità delle tariffe autostradali, preme ricordare che una delle principali modifiche introdotte dal nuovo regime regolatorio, la cui completa accettazione da parte di ASPI è uno dei capisaldi della soluzione negoziale, è che le variazioni tariffarie sono correlate al piano di investimenti e manutenzioni concordato tra concedente e concessionario e tengono conto della effettiva realizzazione degli interventi, il che dà luogo ad un meccanismo virtuoso che garantisce lo sviluppo dell'infrastruttura autostradale, a beneficio del Paese e dei cittadini.

Relativamente alle operazioni di acquisto delle partecipazioni detenute da Atlantia in ASPI e al futuro assetto societario del concessionario, si evidenzia che la proposta inoltrata da ASPI al Consiglio dei ministri del 14 luglio 2020 includeva l'impegno a consentire l'immediato passaggio del controllo di ASPI a un soggetto a partecipazione statale (Cassa depositi e prestiti – CDP). In conseguenza dei richiamati impegni, con nota del

14 luglio 2021 ASPI ha comunicato al MIMS: l'avvenuta sottoscrizione tra Atlantia S.p.A. e Holding Reti Autostradali S.p.A. del contratto di cessione dell'intera partecipazione (pari all'88,06 per cento del capitale sociale) posseduta in Autostrade per l'Italia S.p.A.; la cessione risulta condizionata al rilascio, da parte del Concedente, delle autorizzazioni alla Cessione richieste in relazione alle concessioni in capo ad ASPI e alle altre società del gruppo ASPI. Con successiva nota del 4 agosto 2021, ASPI ha formalizzato la richiesta di autorizzazione per l'operazione di cessione dell'operazione di controllo detenuta da Atlantia S.p.A. nel capitale sociale di Autostrade per l'Italia S.p.A.. Detta richiesta è stata accolta dal Ministero relativamente ai profili concessori.

Quanto alle attività connesse alla definizione dei termini per la compravendita della partecipazione azionaria di ASPI, alla fissazione del corrispettivo e ad ogni altro elemento correlato a detta operazione, si evidenzia, sulla base degli elementi forniti dal Ministero dell'economia e delle finanze, che l'avvio delle interlocuzioni con Atlantia da parte di CDP, attraverso la controllata CDP *Equity*, è espressione di un autonomo interesse da parte della società. Tutta la procedura di vendita, nell'ambito della quale sono state percorse da Atlantia modalità alternative, è stata realizzata, per quanto noto al Governo, secondo gli ordinari *standard* di mercato e nel rispetto di tutte le procedure deliberative di Atlantia.

MALAN (*FdI*). Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario Cancellieri per la risposta. Egli ci ha dato, innanzitutto, una serie di dettagli che avrebbero dovuto essere forniti dal Governo, sia pure in particolare dal Ministero delle infrastrutture, molto prima. Il fatto che il Parlamento abbia una minima informazione soltanto il giorno prima del giorno decisivo, che a quanto pare potrebbe essere domani, su un'operazione di questa portata è veramente una totale mancanza di rispetto nei confronti del Parlamento. Questo atteso, peraltro, che il Regolamento del Senato prescrive la risposta entro venti giorni. Per la prima volta ciò avviene, oggi, e di questo ringrazio il Sottosegretario.

Apprendiamo, così, una serie di informazioni, ma non quello che è il fulcro della mia interrogazione, che chiede, in sostanza, perché si è rinunciato alla possibilità della risoluzione per inadempienza, atteso che questa farebbe risparmiare 7,5 miliardi agli utenti autostradali italiani e dunque al sistema Italia: qui c'è un tentativo di risposta, cui arriverò. Costerebbe 7,5 miliardi in meno circolare sulle autostrade della società ASPI, cioè sulla metà delle autostrade italiane: tra l'altro, la metà più importante.

Su questo lei ha detto, signor Sottosegretario, che la risoluzione per inadempienza comportava rischi legali. Prima di tutto, i rischi legali si affrontano, se si pensa di avere ragione. Se, dunque, si pensa che la gestione, portata avanti da ASPI sotto la regia di Atlantia, sia stata una gestione esente da difetti e che in tribunale verrebbe completamente avallata, siamo in una situazione esterna alla realtà. Se si ritiene, infatti, questo a fronte del crollo di un ponte, con tutto quanto sappiamo, con la magistratura che si è mossa ed ha accertato e rinviato a giudizio i responsabili pro-

prio in ASPI di questa situazione, vuol dire che tutto ciò non vale niente per il Governo.

Il Governo, che giustamente parla di rispetto della magistratura in molte altre occasioni, in questo caso afferma che la magistratura ha torto. Evidentemente, bisogna dare un premio a coloro che hanno determinato, con gravissima incuria, questa situazione. Un'incuria che, tra l'altro, viene in qualche modo ammessa da lei stesso, signor Sottosegretario, perché dice che questa volta gli incrementi tariffari dovranno essere fatti sulla base dei lavori da effettuare, purché vengano eseguiti sul serio.

Ma era così anche prima. La convenzione del 2007 non stabiliva che si dovessero ricoprire di soldi Atlantia e i suoi proprietari in cambio di niente; ma al Ministero delle infrastrutture, che non ha risposto alle interrogazioni, a quanto pare non hanno fatto alcun controllo. E pensare che non c'era neanche bisogno di andare a controllare i singoli viadotti e i singoli ponti, perché sarebbe bastato vedere i conti della società e verificare a quanto ammontassero gli investimenti per manutenzione. Tali conti parlano chiaro. È stato addirittura pubblicato un libro su questo pochi mesi fa, che evidenzia che, dopo il 2011, un crollo degli investimenti ha potuto determinare una distribuzione di dividendi pazzeschi, una rendita del capitale del 27 per cento che, con l'accordo che il Governo sta per avallare, arriverà al 40 per cento all'anno per un investimento senza rischi, perché per l'appunto garantito dallo Stato al di là del dovuto.

Non soltanto, però, la risoluzione per inadempienza è stata scartata dal Governo al prezzo di 7,5 miliardi, come minimo, che saranno pagati dagli utenti autostradali italiani, ma è stata completamente ignorata – lei non l'ha neppure menzionata, nella sua pur molto articolata risposta – la possibilità di recesso prevista dall'articolo 9-*bis* della Convenzione unica del 2007 ancora in vigore, che non presenta alcun rischio legale, perché è semplicemente legata alla volontà di procedere in tal senso.

Anche in questo caso, si sarebbero risparmiati, questa volta 7,5 miliardi e non di più, mentre con la risoluzione, ai sensi di norme che ho citato nella mia interrogazione, si sarebbe potuto chiedere un ulteriore sconto rispetto alla cifra da corrispondere ad ASPI per via dei gravi danni provocati.

Non ci sono, infatti, solo i danni materiali alle persone, alle 43 vittime, che chiedono giustizia attraverso i loro parenti, nella persona del presidente del Comitato per la memoria delle vittime del ponte Morandi, la signora Egle Possetti, che pure non ha mai ricevuto risposta a nessun livello del Governo, ma anche i danni alle case che erano sotto il ponte, alle attività produttive che hanno dovuto interrompersi, alle persone le cui abitazioni sono state sottoposte a gravi disagi. Oltre a questo, c'è un danno, gravissimo, di immagine. L'Italia, che dovrebbe comparire nelle notizie di tutto il mondo per ben altri motivi, balza agli onori delle cronache di tutto il mondo perché è un posto dove uno dei ponti più noti del Paese, non un viadotto sperduto, è crollato e poi si è accertato che ciò è accaduto per grave incuria, per totale mancanza di interventi manutentivi.



Signor Sottosegretario, ella non ci ha dato alcuna risposta sul perché sia stata completamente ignorata la via del recesso dalla Convenzione, circostanza che è stata oggetto di numerose interrogazioni, non soltanto da parte mia, ma anche del presidente D'Alfonso, del senatore Crucioli e di altri. Aggiungo anche che il complesso dell'operazione vede, nei giorni scorsi, forse addirittura ieri, la restituzione degli atti per incompleta documentazione da parte della Corte dei conti sull'accordo transattivo. Tale accordo funziona in questo modo: lo Stato si fa carico di tutti i danni determinati dalla gestione di ASPI. Ma è dignitoso questo?

Lei non rappresenta qui il Ministero della dignità, ma il Ministero delle finanze. Perché l'Italia deve perdere 7,5 miliardi, deve impiegare delle risorse di Cassa depositi e prestiti, che sono i risparmi degli italiani, per strapagare coloro che, in primo luogo, hanno la responsabilità oggettiva di quanto è successo, perché la struttura era sotto la loro gestione e non di altri, e, in secondo luogo, che hanno avuto questi spaventosi dividendi, a livelli da traffico di droga in termini di profitto?

Per anni, si sono ottenuti i profitti con questi dividendi, con due meccanismi. Il primo è la quasi cancellazione della manutenzione e dei controlli, il secondo sono addirittura i prestiti. La società ASPI ha debiti con le banche per 8,8 miliardi, che sono serviti a dare i dividendi agli azionisti. Questi azionisti hanno lucrato materialmente a danno di coloro che viaggiavano sulle autostrade e adesso bisogna premiarli dando loro 7,5 miliardi, come minimo: più di quanto spetta.

Tutto questo per ottenere poi cosa? Si è parlato di controllo pubblico sulle autostrade, ma neanche questo è vero. La cordata è guidata, sì, da Cassa depositi e prestiti, secondo gli accordi che sono stati firmati in attesa dell'approvazione del Piano economico finanziario, che comporta un aggravio anno per anno ben superiore all'inflazione: questo dopo che, negli scorsi 14 anni, gli aumenti delle tariffe sono stati, anche questi, il doppio dell'inflazione. Ebbene, in base a quell'accordo, si cede l'88,06 per cento delle azioni di ASPI, che attualmente sono proprietà di Atlantia, a questa cordata guidata da Cassa depositi e prestiti, la quale, però, ha il 51 per cento di questa cordata, per cui non sarà il 51 per cento sul 100 per cento delle azioni di ASPI, ma sarà il 51 per cento di quell'88 che era di Atlantia. Pertanto, Cassa depositi e prestiti avrà la bella soddisfazione di avere il 45 per cento della società, la maggioranza della società tornerà ad essere in mano a dei privati, esattamente com'era prima, e nulla ci garantisce, se non l'assicurazione che questa volta (perché l'altra volta, a quanto pare, la società poteva fare quello che voleva) la società dovrà effettivamente fare un po' di lavori.

Si è prevista una copertura. Si prevede che il flusso di denaro che viene dai pedaggi, dalle tasche dei cittadini, ivi inclusi coloro che viaggiano, non per diletto (cosa che ciascuno ha diritto di fare), ma per produrre (di conseguenza, quei costi vengono caricati sui nostri prezzi, a discapito della concorrenza), dovrà essere usato per affidare le autostrade, la nostra principale infrastruttura, in mani che, non soltanto non sono pubbli-

che, ma sono private, e per di più straniere, pur con tutto l'apprezzamento per la libertà di mercato. Non abbiamo garanzie di alcun tipo.

Purtroppo, quindi, è del tutto insoddisfacente la risposta sul quesito principale, ovvero perché si sia completamente rinunciato alla risoluzione per inadempienza. Cos'altro è, se non inadempienza, il non badare alla manutenzione? Il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture avrebbe dovuto riscontrare già semplicemente controllando i bilanci. Non lo ha fatto, mancanza che hanno pagato con la vita coloro che sono morti nel crollo del ponte Morandi.

Non solo, quindi, si rinuncia in partenza a questo, ma addirittura si ignora la possibilità del recesso, che pure è stata chiaramente inserita fra le clausole. Si tratta di 7,5 miliardi che provengono dalle tasse dei cittadini per pagare i responsabili del crollo del ponte.

È un fatto gravissimo e totalmente inaccettabile. Chiedo al presidente D'Alfonso di trasmettere alle competenti procure e alla Corte dei conti tutto quanto è in possesso di questa Commissione, compresa l'interrogazione di oggi con la relativa la risposta che, a nome del Ministero, ci ha dato il sottosegretario Cancellieri.

PRESIDENTE. Senatore Malan, conosco gli stati d'animo, che tengo per me. Ho apprezzato anche la dirittura e la linearità della presenza del rappresentante del Governo Cancellieri. Ci sono temi che davvero ci coinvolgono sul piano personale ed istituzionale.

Valuteremo con coerenza la sua richiesta, senatore Malan, facendo in modo che l'ordinamento possa avvalersi di questo patrimonio conoscitivo, anche rispetto alle articolazioni che si fanno carico del rigore e degli accertamenti, convenendo sulla opportunità che siano coinvolti, nell'ambito delle rispettive competenze, organi di controllo e di tutela degli interessi generali.

Ringrazio il sottosegretario Cancellieri per il suo contributo. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 14,30.*

ALLEGATO

**INTERROGAZIONI**

MALAN. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

nella totale mancanza di informazione al Parlamento, nonostante le numerose interrogazioni in proposito, rimaste senza risposta, risulta sia in avanzata preparazione l'operazione di cessione delle quote possedute da Atlantia S.p.A. in Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI) a una cordata di investitori guidata da Cassa depositi e prestiti;

fondamentale per tale operazione è l'accordo stipulato in data 14 ottobre 2021 con ASPI, in cui il Ministero delle infrastrutture rinuncia alla risoluzione della convenzione con ASPI per inadempimento, nonostante l'Avvocatura Generale dello Stato, con parere del 19 ottobre 2020 avesse confermato la sussistenza di "profili di grave inadempimento agli obblighi di manutenzione e custodia" a carico del concessionario e la magistratura abbia chiesto il rinvio a giudizio di numerose persone fisiche, nonché di ASPI, per il crollo del Ponte "Morandi",

tale soluzione sarebbe stata estremamente meno onerosa per lo Stato ovvero per il futuro utente autostradale, comportando il solo obbligo da parte dello Stato di corrispondere al concessionario il valore delle opere realizzate al netto degli ammortamenti, in virtù dell'art. 35 del decreto-legge n. 162 del 2019;

si sarebbe trattato di 13,8 miliardi, con i quali però ASPI avrebbe dovuto farsi carico dei propri 8,8 miliardi di debiti e dei 3,4 miliardi di danni del Ponte Morandi; peraltro, la stessa convenzione del 2007 stabiliva che quanto dovuto al concessionario dichiarato decaduto per grave inadempienza dovesse essere decurtato, a titolo di penale, di una somma pari al 10 per cento dello stesso, facendo poi salvo il maggior danno subito dal concedente per la parte eventualmente eccedente la predetta penale forfettaria;

il danno per l'Italia, anche in termini di immagine, è facilmente valutabile come ben superiore ai 3,4 miliardi; difficilmente, dunque, l'esborso totale poteva superare i 12 miliardi;

rinunciato alla risoluzione per inadempienza, si è del tutto ignorata la possibilità di recesso prevista dall'articolo 9-bis della convenzione unica del 2007, che avrebbe consentito allo Stato, con un esborso di 13,8 miliardi di euro, di tornare in pieno possesso dell'attuale rete ASPI, con la possibilità di mettere a gara la concessione, eventualmente spaccettata in tre al fine di una maggiore concorrenza, per la ordinaria durata di 30 anni e ottenere decine di miliardi da investire in nuove infrastrutture, oppure abbattere drasticamente i pedaggi, con beneficio per la competitività del sistema Italia e per gli utenti;

infatti, l'offerta presentata da CDP valuta che nel solo residuo periodo della concessione, fino al 2038 i flussi di cassa siano in grado di ammortizzare e remunerare un prezzo di acquisto di 9 miliardi di euro, il rientro da un debito pregresso di 10 miliardi, erogare il risarcimento di 3,4 miliardi per il Ponte Morandi ed effettuare investimenti per 13,5 miliardi in nuove opere, oltre a coprire il rischio di causa per contenziosi in essere, per un totale di 35,9 miliardi di euro;

si è passati invece a ciò che nei viene definita operazione di riassetto societario del concessionario ad esito delle autonome negoziazioni tra il concessionario, Atlantia S.p.A. e Cassa depositi e prestiti S.p.A. e gli investitori dalla stessa graditi;

tale riassetto, in uno Stato dove la concorrenza è riconosciuta principio fondante, così come nell'Unione europea, avrebbe dovuto essere trasparente e aperto; a tal fine, da notizie di stampa risulta che ASPI aveva messo a disposizione dei possibili acquirenti una "data room", in seguito chiusa, nella quale mancava però gran parte delle informazioni richieste dalle controparti e impedendo una valutazione;

ma tra i documenti vi era l'atto di transazione del 14 ottobre 2021, nel quale era precisato che il l'accordo avrebbe potuto concludersi unicamente a condizione che ASPI subisse un riassetto societario che consentisse a Cassa depositi e prestiti il controllo azionario; in pratica, in vari modi, si è allontanata la maggior parte dei possibili investitori;

le condizioni previste da tale riassetto emergono così quali incredibilmente favorevoli ad Atlantia, a spese dei futuri utenti delle autostrade di ASPI destinati a ripagare con pedaggi molto più alti di quanto sarebbe possibile l'esborso a carico della cordata CDP così articolato: acquisto del pacchetto di Atlantia in ASPI, dell'88,06 per cento delle azioni, al prezzo di 9,1 miliardi, accollo degli 8,8 miliardi di debiti di ASPI (contratti principalmente per le avvenute distribuzioni dei dividendi agli azionisti);

accollo dei 3,4 miliardi di indennizzi per i danneggiati dal crollo del Ponte Morandi, con un esborso totale a favore di Atlantia di 21 ,3 miliardi; si è così aggirato, a danno dell'interesse pubblico, l'articolo 35 del decreto-legge n. 162 del 2019;

tutta questa costosissima operazione, lungi dal riportare sotto il controllo dello Stato i quasi tremila chilometri di autostrade della rete ASPI, di proprietà dello Stato e ampiamente pagati dagli utenti, come sarebbe avvenuto con la risoluzione per inadempienza o con il recesso, avrebbe il solo risultato di passare da una proprietà privata, Atlantia, a una proprietà a maggioranza privata, poiché CDP avrebbe solo il 51 per cento di quell'88,06 per cento delle azioni di ASPI oggi in mano ad Atlantia, cioè il 44,91 per cento dell'intera società, mentre il 55,09 per cento sarebbe nelle mani dei due investitori scelti con criterio ignoto dalla stessa CDP e degli altri privati, che già oggi possiedono l'11,94 per cento che non è di Atlantia;

altro aspetto paradossale è che con il citato "riassetto societario" si accollerebbero al sistema Italia 21,3 miliardi per una parte, sia pure im-

portante, dei beni di Atlantia, che tutta intera oggi capitalizza meno di 14 miliardi, si chiede di sapere:

quale sia la valutazione del Ministro in indirizzo, per i profili di finanza pubblica, sulla rinuncia sia alla strada della risoluzione per inadempienza, sia a quella del recesso;

se ritenga sia opportuno caricare sugli utenti di gran parte della rete autostradale 7,5 miliardi più di quanto sarebbe possibile, con conseguente perdita di competitività dell'intero sistema Paese, al fine di dare la maggioranza dell'azionariato di una delle infrastrutture strategiche della nazione a investitori privati in gran parte stranieri;

quali ritenga possano essere i riflessi di carattere finanziario degli aumenti dei pedaggi proposti da ASPI fino al 2038 dopo che già negli scorsi 14 anni su quella rete sono stati oltre il doppio dell'inflazione, con particolare riguardo al drenaggio di grandi somme di denaro dal "sistema Italia",

perché siano stati favoriti alcuni investitori rispetto ad altri, a scapito della trasparenza, della concorrenza e dunque dell'interesse pubblico.

(3-02983)





