

Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

DISEGNO DI LEGGE N. 1117

d'iniziativa della senatrice BONFRISCO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 OTTOBRE 2013

Disposizioni in materia di concessioni autostradali

Onorevoli Senatori. -- Il presente disegno di legge si prefigge di disciplinare ulteriormente una materia già utilmente, ma insufficientemente, disciplinata dalla cosiddetta direttiva Costa/Ciampi del 20 ottobre 1998, in cui è previsto, fra l'altro, che il concessionario autostradale subentrante è tenuto a rimborsare al concessionario uscente gli investimenti da questo effettuati e non ammortati: il cosiddetto valore di subentro.

Attualmente sono scadute o di prossima scadenza alcune concessioni autostradali per le quali sono state attivate, o lo saranno a breve, le procedure di gara per la individuazione dei nuovi concessionari. Si tratta nella quasi totalità dei casi di concessioni che scadranno senza che il concessionario uscente abbia avuto, o abbia, il tempo di rimborsare il debito che è stato contratto in base al relativo piano finanziario.

Vi è la preoccupazione che concessioni scadute con un consistente debito residuo vengano messe a gara senza successo per mancanza di aspiranti concessionari. In altri termini potrebbe verificarsi che gare possano andare deserte a causa dell'eccessivo valore di subentro che il concessionario entrante dovrebbe corrispondere all'uscente ai sensi della citata direttiva. In tale caso lo Stato dovrebbe accollarsi l'onere dei debiti contratti dai concessionari uscenti con tutte le ovvie conseguenze in termini di finanza

RIVISTA GIURIDICA DELLA CIRCOLAZIONE E DEI TRASPORTI - AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA - 2014

pubblica e ricaduta sul bilancio dello Stato. È questo l'aspetto che la direttiva Costa/Ciampi non ha disciplinato.

Il debito dei concessionari uscenti quindi costituisce una questione rilevante in termini di appesantimento delle procedure di gara e in ultima analisi, di ostacolo alla implementazione dei programmi di investimento autostradale.

Investimenti che sarebbe necessario attivare al più presto non solo per la ricaduta sul settore trasportistico, ma anche come rilevante misura anticiclica.

Giova rammentare che tali programmi rientrano nella categoria della finanza di progetto; investimenti che in quanto viable sono bancabili alla stregua di un normale investimento privato, ancorché riferiti ad un bene pubblico dato in concessione. Inoltre, va considerato un ulteriore aspetto.

Le dinamiche appena indicate inducono il sistema creditizio a richiedere direttamente alla società concessionaria subentrante le garanzie che essa non riesce a fornire in base alla modalità di assegnazione e gestione delle concessioni previste dalla citata direttiva Costa/Ciampi. Ciò in considerazione del volume dell'investimento e della ratio della normativa, per cui la garanzia al sistema creditizio va considerata in ragione del flusso di cassa della gestione autostradale, piuttosto che dalla condizione patrimoniale della società concessionaria subentrante.

Alle questioni fin qui evidenziate intende rivolgersi l'articolo 1 del presente disegno di legge, stabilendo, in caso di gara deserta, che il concessionario uscente prosegua l'attività di concessionario sino al completo rimborso del debito da esso contratto per realizzare gli investimenti previsti dal piano finanziario. Basti ricordare che a fronte di concessioni in scadenza per un ammontare complessivo di oltre 9 miliardi di euro, sussiste un valore di subentro prossimo a 8 miliardi di euro.

È noto che, sino ad oggi, l'Ue ha manifestato una netta opposizione alla proroga delle concessioni autostradali chiedendo, invece, che le medesime siano assegnate con procedure rispettose dei principi di pubblicità e di concorrenza. Le disposizioni dell'articolo 1 sono coerenti con detti principi e mirano ad evitare il rischio, altrimenti concreto, che gare pubbliche per l'assegnazione di concessioni possano andare deserte. In tali circostanze le stesse disposizioni legittimano il rinnovo della concessione al concessionario uscente, sarebbe limitato al periodo strettamente necessario al rimborso del debito che questi ha contratto in base al relativo piano finanziario.

Infine, la necessità di fornire una risposta adeguata alla duplice esigenza di sostenere i nuovi investimenti, completando quelli disposti in passato, nonché di contenere le tariffe – ancora più pressante in un momento di significativa riduzione del traffico autostradale – costituisce la motivazione alla base delle norme di cui all'articolo 2. Esse, infatti, individuano forme, modalità e garanzie con le quali il Ministero delle infrastrutture, può provvedere alla fusione tra concessioni distinte, ma inerenti tratte autostradali contigue, interconnesse o complementari, nell'ottica di aumentare l'efficienza della rete e migliorare il servizio agli utenti.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Prosecuzione della funzionedi concessionaria)

1. Il titolare di concessione autostradale messa in gara in base ai principi di pubblicità e concorrenza per la nuova assegnazione della concessione al termine della medesima prosegue l'attività di concessionario nel caso nessuno partecipi alla gara.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano alle concessioni che:

a) terminano senza che il concessionario abbia avuto il tempo di estinguere il debito contratto per effettuare gli investimenti assentiti dalla convenzione di concessione perché la convenuta durata del programma di restituzione di tale debito eccede la durata della convenzione stessa;

b) prevedano, eventualmente anche ai sensi di atto aggiuntivo convenuto prima della pubblicazione della gara andata deserta, la disponibilità del concessionario cessante a proseguire nella sua funzione oltre il termine della concessione cessata.

3. La prosecuzione di cui al comma 1 termina in corrispondenza della estinzione del debito di cui al comma 2. Il piano di rimborso di tale debito è quello previsto dalla convenzione di concessione della concessione messa infruttuosamente in gara.

Art. 2.

(Fusione tra distinte concessioniautostradali)

1. In occasione degli aggiornamenti periodici del piano finanziario che costituisce parte della convenzione accessiva alle concessioni autostradali, ovvero delle successive revisioni periodiche della convenzione, o nel caso in cui la concessione sia in scadenza, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, al fine di garantire gli adeguati volumi di investimento per la manutenzione e l'implementazione delle tratte autostradali interessate, per incentivare l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per l'utenza, per evitare l'applicazione del cosiddetto valore di subentro a carico del concessionario subentrante a norma della direttiva del Ministro dei lavori pubblici del 20 ottobre 1998, per i casi in cui la convenzione sia in scadenza, può disporre, dopo il nullaosta delle competenti autorità europee in materia di regolazione del mercato e della concorrenza, acquisito il parere del

Comitato interministeriale per la programmazione economica e dell'Autorità di regolazione dei trasporti, nonché delle competenti Commissioni parlamentari, la fusione tra concessioni distinte ma inerenti tratte autostradali contigue, interconnesse o complementari in un'unica nuova concessione che abbia come propria scadenza il termine temporale più lontano tra quelli previsti per le concessioni originarie.

2. La nuova convenzione, che sostituisce ad ogni effetto le convenzioni originarie, nonché tutti i relativi atti aggiuntivi, deve perfezionarsi entro un anno dalla data di scadenza dell'aggiornamento periodico ovvero da quella in cui si creano i presupposti per la revisione delle convenzioni originarie, e comunque entro il termine di scadenza delle originarie convenzioni.

3. Nei casi previsti dal comma 1, l'ente concedente non è tenuto a ricorrere alla procedura ad evidenza pubblica prevista dalla normativa in vigore.