




40  
1966  
2006

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
SOCIETÀ CONCESSIONARIE  
AUTOSTRADE E TRAFORI



*Quarant'anni  
di Sviluppo*

***INTERVENTO DEL  
PRESIDENTE PALENZONA***

***Roma 21 Settembre 2006***

Siamo orgogliosi di essere eredi di una tradizione nazionale che per prima in Europa è stata capace di "inventare" le concessioni di costruzione e gestione.

Abbiamo mosso i primi passi oltre 120 anni fa, con la ferrovia Napoli Portici; abbiamo continuato all' inizio del secolo scorso con un massiccio utilizzo dello strumento proprio nel comparto ferroviario.

Dalla fine degli anni "venti" lo strumento è stato sperimentato nel settore autostradale, per essere largamente utilizzato a partire dagli anni 50.

Oggi siamo orgogliosi di poter affermare:

- che abbiamo realizzato 5.637,8 Km. di rete autostradale a pedaggio (a fronte degli oltre 6.500 Km. di rete complessiva attualmente esistente in Italia);
- che contiamo di realizzare investimenti per circa 34 miliardi di Euro;
- che sosteniamo circa il 25% della mobilità totale (pur costituendo, la rete autostradale italiana, soltanto una porzione limitata dell'intero sistema dei trasporti, e appena il 2% della rete viaria);
- che offriamo sicurezza in costante crescita (dalla metà degli anni '90 al 2005, la mortalità sulla rete autostradale si è quasi dimezzata)

Ma questo modello non è piaciuto solo a noi: altri Paesi lo hanno copiato. Dapprima lo hanno copiato i nostri vicini di casa, quali Francia e Spagna e poi, nel tempo, Portogallo, Inghilterra, Austria, Germania.

Ma non basta: la stessa Europa ha maturato il fermo convincimento che la concessione di costruzione e gestione e, più in generale, le forme di Partenariato Pubblico Privato (PPP) costituiscano strumento fondamentale del processo di sviluppo infrastrutturale basato sul principio del "pay for use". A riprova di ciò, l'Europa ha posto il PPP - di cui la concessione di

costruzione e gestione rappresenta lo strumento principe a fini operativi - al centro della propria politica per lo sviluppo delle reti TEN.

Ma anche fuori dall' Europa dei 25 lo strumento della concessione viene ritenuto essenziale per poter realizzare le infrastrutture: sono in atto progetti per la realizzazione di autostrade in concessione che interessano Paesi che vanno dalla ex Jugoslavia, alla Russia, ma anche alla Cina, per non parlare del Sud America, Cile in testa, in cui sono direttamente impegnati anche operatori italiani.

Il riconoscimento non è però solo nei fatti, è anche nelle regole, a riprova del suo profondo radicamento nella cultura anche giuridica delle realtà interessate.

## **1. Le concessioni: le regole**

Noi abbiamo inventato le regole sulle concessioni nel 1929; l'Europa dopo aver dapprima regolato nel 1972 le concessioni di costruzione e gestione "in negativo", ossia chiarendo che erano al di fuori della portata delle sue regole, nel 1989 ha disposto "in positivo", precisando le regole essenziali di pubblicità da osservarsi per l'affidamento delle concessioni.

Secondo un orientamento ormai consolidato nella normativa comunitaria, la concessione di costruzione e gestione di un'opera pubblica ha natura prettamente contrattualistica; al riguardo, la "Direttiva Unificata" 2004/18/CE – con dizione ripresa dalla precedente "Direttiva Lavori" - espressamente definisce la concessione di lavori come un contratto che presenta le stesse caratteristiche degli appalti pubblici, ad eccezione del fatto che la controprestazione per la progettazione ed esecuzione dell'opera consiste nel diritto di gestire l'opera o in tale diritto accompagnato da un prezzo.

Nel 2004, sempre la UE ha riconosciuto l'esplosione del fenomeno delle operazioni di PPP, e ha raccolto la sfida del mercato interno: garantire

lo sviluppo del PPP in condizioni di concorrenza effettiva e di chiarezza giuridica, muovendo dalla considerazione che si tratta di operazioni complesse, connotate dal trasferimento di rischi dal settore pubblico a quello privato e dalla durata lunga della collaborazione, che implica una cooperazione tra partner pubblico e partner privato in relazione ai vari aspetti di un progetto da realizzare.

In questo contesto non deve sorprendere, però, se ancora una volta molta parte dell'approfondimento, sintetizzato nel Libro Verde sul PPP della Commissione Ue, è riservato alla fase di selezione del partner privato, mentre pochissime e scarse considerazioni sono dedicate alla "fase successiva".

Non si affronta sufficientemente, in particolare, il tema di sempre maggiore rilevanza di chi si assume il rischio lavori, il rischio traffico e il rischio gestione.

In verità, in meno di tre pagine del Libro Verde risultano condensate analisi e proposte sui profili problematici che possono emergere lungo lo snodarsi di contratti di lunga durata, che vanno dai 30 anni - che mediamente sono previsti in Italia - ai 75 anni possibili in Francia.

Con tutto ciò intendo chiarire come primi a sperimentare le concessioni e a regolarle quasi ottant'anni fa, abbiamo poi fatto da base all'Europa che, con un distacco di molti decenni, ha provveduto ad affinare in termini concorrenziali le previsioni sugli affidamenti delle concessioni. E, mentre l'Europa guarda alla sostanza e stabilisce che per interventi così complessi basta una procedura negoziata con bando, noi disconosciamo la complessità di tali interventi e trattiamo una concessione autostradale come un appalto di manutenzione di una scuola: pretendiamo la gara aperta o al più la licitazione privata.

Ma le questioni che ci vedono impegnati maggiormente oggi, non riguardano la gara di concessione. Oggi di fatto, come italiani, facciamo

ancora una volta da apripista, rispetto a chiunque altro in Europa, nel definire le possibili regole che debbono accompagnare la fase gestionale del rapporto concessorio: nessun altro Paese, infatti, ha evidenziato alla Ue indicazioni su modalità e condizioni precise, né fornito suggerimenti di cui tener conto per gestire il contratto di concessione nell'arco della sua "durata".

Anzi, dal rapporto Mc Creevy risulta che nessun Paese europeo vuole che siano introdotte regole e vincoli ulteriori a quelli già previsti dalle norme UE, mentre testualmente si legge: "... si considera cruciale che i contratti di PPP iniziali offrano un certo grado di flessibilità. Vari partecipanti dicono che i servizi pubblici, in particolare, vanno aggiornati regolarmente secondo le mutevoli esigenze...".

Ecco perché il rapporto finale conclude rispetto alla domanda sulla esigenza o meno di chiarire alcuni aspetti del quadro contrattuale del PPP a livello comunitario: "Si è parimenti rilevata la mancanza di interesse per iniziative comunitarie che chiariscano il quadro contrattuale dei PPP a livello comunitario o che chiariscano o adattino le norme sui subappalti" (appalti del concessionario)

In altre parole, nel momento in cui in Italia ci poniamo il problema di analizzare eventuali affinamenti del quadro regolatorio, ancora una volta siamo in prima linea.

E ciò risulta altresì accentuato dal fatto che i nostri affidamenti risalgono pressoché tutti nel tempo, con un grado di definizione che ha trovato omogeneità solo a far data dalla legge 498 /1992, e più nel dettaglio dalla Direttiva Costa Ciampi del 1998 , che ha stabilito i punti fissi per quanto riguarda i piani finanziari.

In ogni caso esiste anche "un cavetto d'acciaio", che si chiama contratto e che, in primo luogo, va adempiuto e che in secondo luogo è modificabile

secondo le regole di tutti i contratti: nel quadro delle leggi e per volontà delle parti.

Ebbene, il nostro settore autostradale, unico nel panorama occidentale ha subito un blocco legislativo per vent'anni nella realizzazione delle nuove infrastrutture autostradali, a fronte di contratti in essere: ne deriva che i concessionari sono ancora oggi chiamati ad adempiere agli obblighi assunti precedentemente alla legge n. 492 del 1975 e a coprire il gap di investimenti che fa da freno allo sviluppo del Paese nel campo della mobilità su gomma.

Inoltre, la rete autostradale esistente è stata ristrutturata ed ammodernata solo grazie agli investimenti resi possibili dalla Direttiva Costa-Ciampi – e si tratta, come si è detto, degli investimenti già programmati ancora nei ricordati anni '70 e, quindi, oggi, dopo oltre 20 anni, assolutamente non più rinviabili (vedi scheda 1) - come dire che molti di essi debbono ancora essere realizzati, atteso anche il fatto che oggi, a due anni dallo scadere del primo quinquennio revisionale dei piani in base alla Direttiva Costa-Ciampi, la quasi totalità di detti piani non è stata ancora aggiornata/revisionata. E ciò non certo per fatti imputabili ai concessionari.

#### STATO DELLA RETE AUTOSTRADALE AL 31.12.1966

in esercizio km	in costruzione km	di prossimo inizio km	Totale km
2.113,3	1.693,8	978,3	4.785,4

#### Scheda 1

Il settore chiede quindi di essere messo in condizione di onorare i propri impegni; intende certamente onorare i propri impegni, ma vuole farlo nel rispetto delle regole prefissate, ossia dei contratti vigenti.

Il che non significa che le regole per gestire i contratti in essere lungo il residuo arco di durata non possano essere affinate, trovando l'accordo delle

parti interessate, in un quadro di collaborazione che, per parte degli associati Aiscat, ritengo di poter garantire essere piena e fattiva.

E questo è un discorso differente da quello che concerne le future concessioni e i futuri contratti: è, infatti, il concedente che, nel rispetto delle previsioni comunitarie, fissa le specifiche regole che dovranno valere per ciascuna infrastruttura che nel futuro sarà posta in gara.

In questa chiave non posso non sottolineare come il futuro ruolo dell'ANAS, di cui molto si discute in questi giorni, assuma particolare rilievo; infatti le concessionarie chiedono, da sempre, di lavorare con un interlocutore forte che possa ricondurre ad unità le istanze dello Stato e consenta procedimenti coerenti con la necessità di non arrestare ma, anzi, di accelerare la macchina degli investimenti.

La base di dette regole potrà essere stabilita anche in termini differenti da quelli in essere: come settore siamo disponibili a collaborare se chiamati alla loro definizione, una volta che sarà pienamente confermata la permanenza della validità dello strumento concessorio come il contratto strutturalmente più idoneo per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto, autostradali in particolare.

Ma di tutto ciò parleremo più oltre.

## **2. I risultati conseguiti**

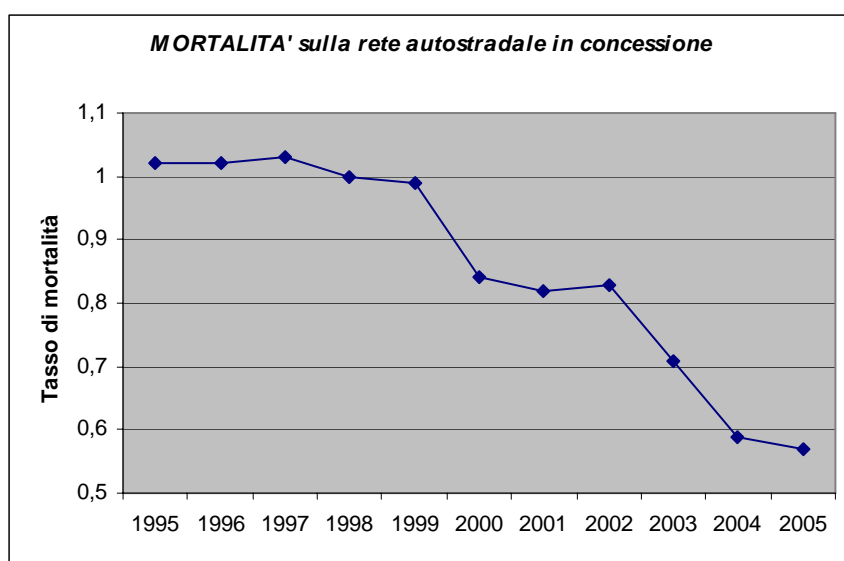
Proprio consapevoli dell'importanza e del ruolo svolto nel comparto, abbiamo assistito con stupore alla criminalizzazione in atto da mesi nei confronti degli operatori del settore.

### ***2.1 La sicurezza***

Nello specifico, ci preme riportare alcuni dati che evidenziano come dalla metà degli anni '90 la rete autostradale in concessione abbia registrato importantissimi successi, di cui siamo consapevoli e di cui andiamo fieri.

L'analisi dell'incidentalità mostra in maniera chiara ed inequivocabile come le Concessionarie abbiano migliorato concretamente, nel corso degli anni, i propri standard di sicurezza, tanto che nel 2005, con un livello di traffico 5 volte maggiore, il numero di morti è sostanzialmente in linea con quello del 1970 (rispettivamente 449 e 443 unità).

Nello specifico dall'epoca delle privatizzazioni - metà anni novanta - la mortalità si è quasi dimezzata (-44,5% dal 1995 al 2005).



Inoltre, per valorizzare il grande sforzo compiuto dai gestori autostradali, è bene evidenziare che tale *performance* si è raggiunta con un incremento del traffico, nello stesso periodo, pari a 32,9% a fronte, come si è evidenziato, di una rete autostradale praticamente invariata (l'estesa è aumentata dell'1,2%).

In tale contesto sottolineiamo che le Concessionarie autostradali sono assolutamente in linea con l'obiettivo indicato dall'Unione europea, all'interno del Libro Bianco sui Trasporti, di riduzione del 50% del numero di vittime nel periodo 2000-2010, essendosi registrata nel



periodo 2000-2005, su tutta la rete, una riduzione pari al 24% in termini di numero di morti e del 32% in termini di tasso di mortalità.

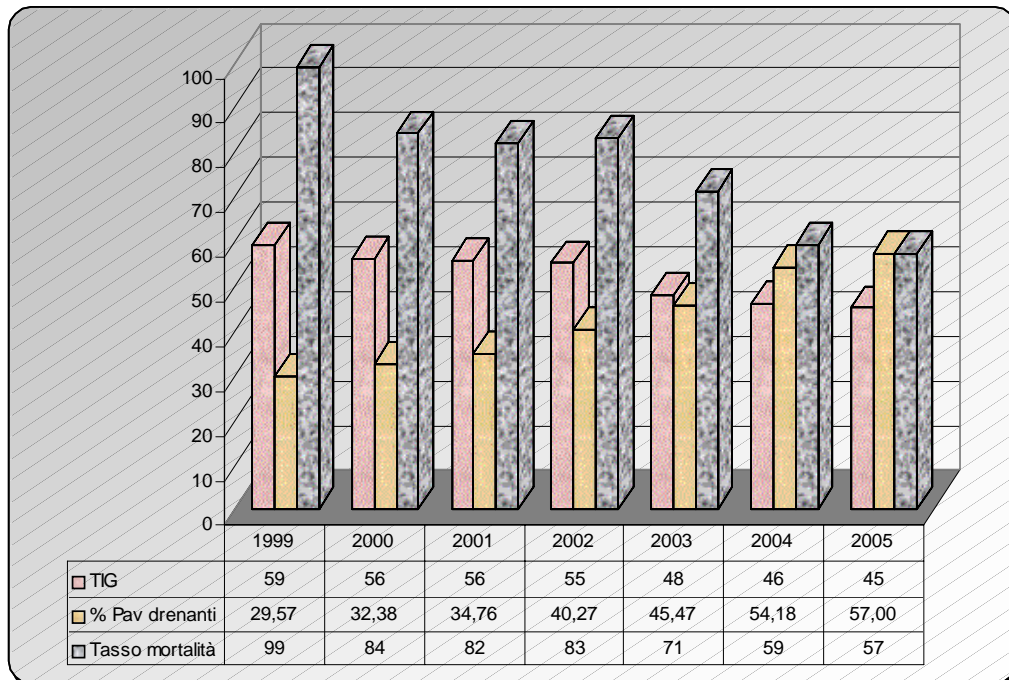
A tal riguardo, siamo lieti di ricordare che l'AISCAT collabora con le Istituzioni comunitarie su iniziative, eventi e progetti volti a promuovere la sicurezza stradale e in quest'ottica l'AISCAT ha sottoscritto nel 2004 la **Carta europea della sicurezza stradale**, impegnandosi a contribuire attivamente all'obiettivo di incrementare il livello di sicurezza della circolazione lungo le strade europee.

Gli ottimi risultati ottenuti in termini di sicurezza, sono dovuti, tra l'altro:

- all'introduzione e applicazione, avvenuta con la privatizzazione del Settore autostradale, della formula del price-cap, la quale formula lega parte della variazione tariffaria al miglioramento della sicurezza della infrastruttura.
- all'impegno costante profuso dai Gestori autostradali in termini di ingenti investimenti per incrementare gli standard di sicurezza.

I Concessionari autostradali hanno infatti raggiunto sulla tratte gestite elevati standard di sicurezza investendo in tecnologie e materiali ad elevate prestazioni, investendo in personale specializzato e nell'ottimizzazione di procedure organizzative e di gestione della mobilità. Solo per citare alcuni risultati ottenuti in tale ambito, ricordiamo:

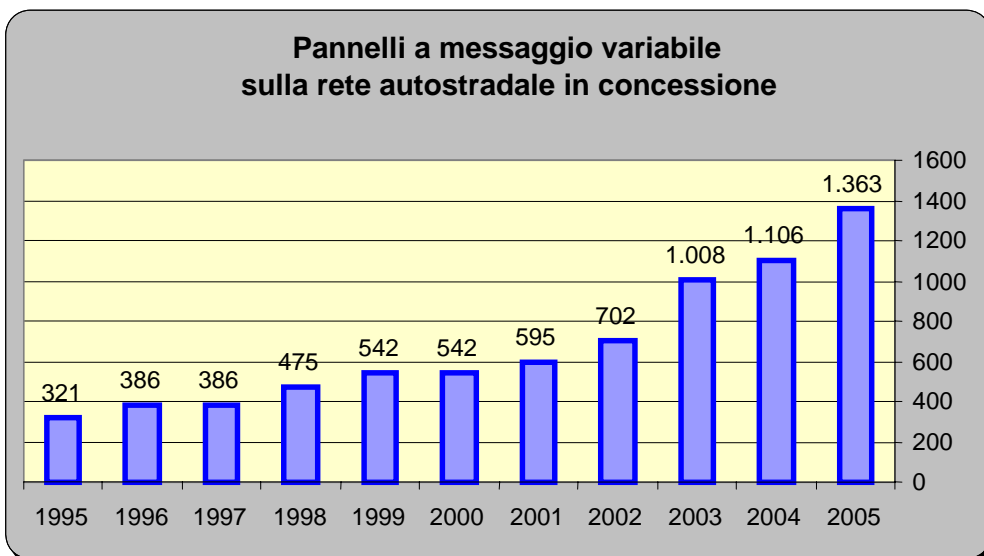
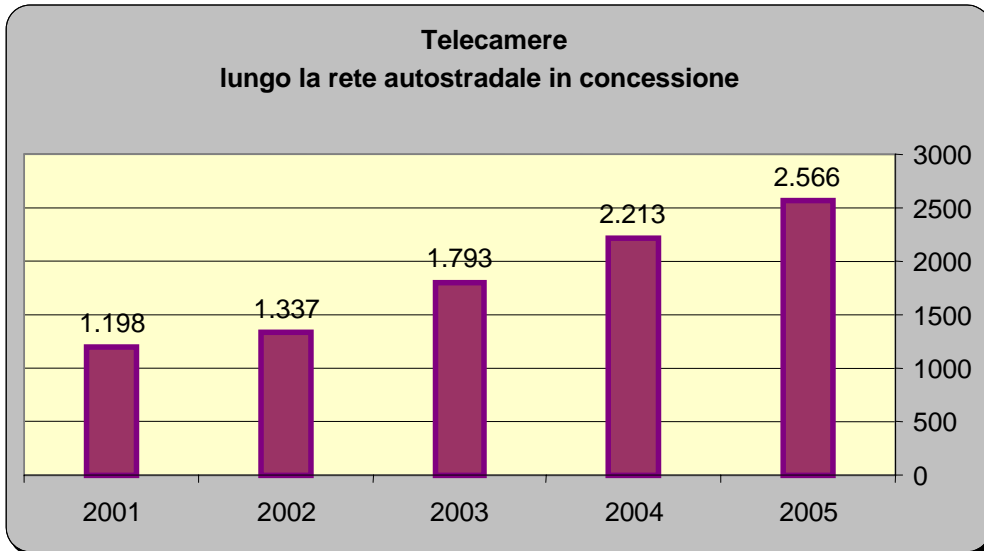
- Al 2005 quasi il 60% della rete autostradale è coperta con **pavimentazione drenante**; l'uso di pavimentazioni a



maggior aderenza ha consentito una riduzione dei valori di incidentalità oltre ad un diffuso aumento del comfort di viaggio.

- Sono stati adottati dispositivi di ritenuta innovativi in termini di minori danni alle persone incidentate.
- Sistemi integrati per la gestione della mobilità: attraverso strumenti che consentono il monitoraggio continuo della circolazione e permettono un dialogo diretto e continuo tra utente e operatore autostradale si è realizzato un sistema capace di prevenire e gestire in massima sicurezza eventi incidentali. La sua realizzazione ha comportato nel tempo numerosi investimenti in tecnologia e in particolare nei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) – sistemi tecnologici in grado di ridurre i fenomeni di congestione e rendere il viaggio più sicuro (telecamere, sensori di rilevamento delle condizioni atmosferiche, colonnine SOS, reti di tlc, impianti di ventilazione

gallerie, illuminazione, Pannelli a Messaggio Variabile, sale radio, ecc.).



- Si sono adottati sistemi innovativi di manutenzione programmata che hanno consentito il mantenimento di elevati standard prestazionali dell'infrastruttura.
- Si sono sviluppate procedure e costruite strutture organizzative ad hoc per la gestione delle emergenze di viabilità.

## **2.2 Il servizio**

Dal 1985 al 2005 l'estesa autostradale è aumentata solo del 10% circa, a fronte di traffici più che raddoppiati, con un incremento complessivo pari al 117,9% (+112,5% per il leggero e + 136,9% per il pesante).

Pertanto, in tale contesto, le strutture gestionali predisposte dal Concessionario, per poter garantire fluidità e sicurezza della circolazione, si sono dovute necessariamente adeguare in termini sia di strumenti tecnologici e dotazioni che nello sviluppo di strutture organizzative ad hoc.

Quindi, oggi, sulle autostrade italiane in concessione il *Governo della Mobilità* si attua attraverso una serie di processi integrati che consentono l'interazione tra utente e operatore.

In tal senso risultano di particolare importanza aspetti quali l'informazione all'utenza, l'assistenza ed i servizi dedicati all'utenza, le dotazioni tecnologiche di supporto, gli impianti di esazione, la manutenzione.

## **2.3 Gli investimenti**

E' necessario poi ricordare e qualificare il ruolo delle Concessionarie autostradali nell'ambito della infrastrutturazione del Paese in termini di investimenti.

Gli investimenti delle Concessionarie, ad oggi, prevedono:

- la realizzazione di nuovi assi autostradali;
- il potenziamento degli assi autostradali esistenti - circa 600 km di completamenti di rete e altrettanti Km di ampliamenti e potenziamenti della rete in esercizio;

- il miglioramento dell'integrazione tra il sistema autostradale e la viabilità ordinaria (nuovi caselli, aree di sosta e di servizio, nuovi svincoli, raccordi ecc. ), al servizio del territorio;
- la realizzazione di opere attinenti la sicurezza, l'ambiente (opere di abbattimento del rumore, mitigazione degli impatti ambientali e di valorizzazione territoriale), l'innovazione tecnologica.

Molti degli interventi previsti si riferiscono ad opere che consentono di risolvere situazioni di elevata congestione o risultano necessari ad aumentare gli standard di sicurezza.

Gli interventi ricadono comunque nei limiti dei compiti e delle responsabilità che al Concessionario vengono fissati nell'ambito del suo contratto - Piani Finanziari vigenti - e risultano in fase di ultimazione, in corso di realizzazione, in fase di appalto o in via di definizione.

In tale contesto è bene ricordare che l'attuazione di un intervento è soggetta anche a procedure approvative che travalicano le competenze specifiche del Concessionario - come per gli investimenti inclusi in taluni piani finanziari attualmente in fase di revisione da parte della Concedente. Un esito positivo dell'iter approvativo non può che giovare alla accelerazione del processo di adeguamento infrastrutturale di cui il Paese ha bisogno.

In sintesi, oggi, il Settore autostradale è impegnato, considerando i soli interventi mirati al recupero infrastrutturale del Paese, nella realizzazione di **opere per oltre 34 miliardi di Euro**, divenendo di fatto il maggiore investitore privato in infrastrutture del Paese, il tutto

nel pieno rispetto dell'ambiente, perseguendo, ove possibile, non solo la tutela ma anche la valorizzazione dei territori attraversati.

Inoltre, per attuare il recupero del gap infrastrutturale, le Concessionarie autostradali sono impegnate anche nella realizzazione di interventi non assentiti in concessione, attraverso una serie di iniziative in **Project Financing** per un importo di **oltre 8 miliardi di Euro** sia sotto l'egida dello Stato che di alcune Regioni più attive.

Quel che è certo è che per dare concreta attuazione a quanto previsto in termini di investimenti ed arrivare alla cantierizzazione di una infrastruttura esistono dei tempi fisiologici e dei tempi che possono divenire "patologici".

I primi sono controllabili e parzialmente comprimibili, i secondi sfuggono al controllo e gli sforzi dello stesso legislatore per ridurli continuano a dimostrarsi insufficienti.

I primi, infatti, hanno una durata variabile tra un minimo ed un massimo e le concessionarie autostradali ritengono di poter affermare con orgoglio di essere in grado di attestarsi, pressoché sistematicamente, sui minimi: sono i tempi necessari per la elaborazione di validi progetti definitivi ed esecutivi dopo la approvazione dei progetti preliminari e dei correlati piani finanziari; sono i tempi voluti dal legislatore per il corretto espletamento delle gare bandite dalle concessionarie o dalle amministrazioni aggiudicatrici; sono i tempi indispensabili per la predisposizione della documentazione per la richiesta delle autorizzazioni e dei pareri.

I secondi sono i tempi strettamente dipendenti dal comportamento di terzi e come tali non controllabili dal concessionario.

Si pensi innanzitutto alle procedure autorizzative oltremodo articolate e complesse, i cui ritardi non possono dirsi superati con la messa a regime dell'istituto della conferenza dei servizi, divenuta oramai un "collo di bottiglia" – pur mitigata dalla previsione normativa che consente approvazioni "a maggioranza" – nel quale continuano sistematicamente a non passare talune problematiche, come ad esempio quelle paesaggistiche e storico-artistiche, che possono determinare ritardi rilevanti ed incompressibili per i soggetti proponenti.

A tutto quanto sopra affermato fa da cornice il persistere di un elevato numero di soggetti coinvolti, nonché il radicamento dell'oramai famigerato effetto "nimby" (acronimo inglese che sta a significare "non nel mio giardino") che impedisce, di fatto, l'avvio di grandi ed importanti opere, come recentemente dimostrato ad esempio dalla vicenda TAV in Val di Susa.

In ogni caso, ad una sottolineatura forte dell'importanza di definire e proseguire procedure e modelli "vincenti" nel resto d'Europa, ai fini di una costruzione del consenso efficace, fa da contraltare l'esigenza di evitare che si passi da un effetto Nimby all'effetto Banana (acronimo inglese che significa "non costruire nulla vicino a qualcosa"); non è pensabile che i verdi in Francia siano favorevoli allo stesso tunnel contrastato appena al di qua delle Alpi dai verdi italiani.

Inoltre, rientrano troppo spesso tra le fattispecie patologiche i rallentamenti della fase di gara per l'affidamento dei lavori a causa soprattutto dei contenziosi; problema questo che potrebbe essere in parte superato favorendo un maggior ricorso da parte del Concessionario, ad imprese collegate, le quali gli garantiscono non solo il rispetto dei tempi, ma anche la qualità delle opere che lo

stesso andrà a gestire per tutta la durata della concessione, ossia almeno per alcuni decenni.

Anche il primo Rapporto sulle infrastrutture in Italia, pubblicato dall'ANCE, aiuta a misurare l'enorme divario in termini cronologici che separa l'annuncio di nuove infrastrutture dalla loro effettiva realizzazione: soltanto per la progettazione occorrerebbero quattro anni per le opere di importo inferiore a 50 milioni di Euro ed oltre sei anni per le opere maggiori; di tale incredibile periodo, i tempi per le procedure autorizzative costituirebbero la parte più rilevante.

In verità, le difficoltà di concreto avanzamento delle opere costituiscono un problema duplice: a quanto appena detto sulla dilatazione temporale si aggiunge, infatti, ed è da questa causato, l'aumento dei costi. Ancora più rilevante è però l'incremento dei costi legato agli interventi aggiuntivi spesso richiesti, quali prescrizioni di carattere ambientale piuttosto che "sociale", da parte di molte amministrazioni e dai quali consegue – come acclarato in più occasioni – una lievitazione diretta dei costi che è ampiamente superiore per importo ai benefici finanziari legati allo slittamento dei lavori.

### **3. Le concessioni domani: uno strumento per la crescita**

Fin qui abbiamo voluto sintetizzare la storia dell'Associazione fino al presente, ma credo che nell'occasione di questo quarantennale sia necessario provare a delineare le prospettive che questo settore ritiene di potersi dare già dalle prossime settimane, unitamente alle condizioni che sono assolutamente necessarie al concretizzarsi delle relative opportunità.



In primo luogo occorre sgombrare, una volta per tutte, il campo da un equivoco che viene alimentato dalla scarsa informazione quando non da una certa demagogia qualunquista: il sistema della concessione è stato ed è certamente ancora uno strumento fondamentale di sviluppo infrastrutturale basato sul principio del “pay per use”.

Questo meccanismo è, nelle indicazioni consolidate dell’Unione Europea, quello più corretto tra i pochi in grado di finanziare gli enormi investimenti necessari per la realizzazione delle reti infrastrutturali, garantendo efficienza della gestione operativa e finanziaria.

Detto questo, dobbiamo ribadire con forza quanto abbiamo già avuto modo di dire in più di una occasione, cioè che il sistema attuale è già regolato da contratti con lo Stato che non sono mai stati disattesi dalle Concessionarie e che l’insieme delle leggi e dei regolamenti vigenti consente di sviluppare un complesso di opere già incluse nei piani finanziari delle Associate dell’AISCAT – ribadiamo - per più di 34 miliardi di Euro, a patto che il Governo faccia la sua parte nell’ambito delle procedure di revisione dei piani attivate da alcune Concessionarie. Su questo punto specifico ho il dovere di essere particolarmente preciso, anche in considerazione delle continue affermazioni – provenienti da più parti – che paventano comportamenti scorretti o peggio illeciti, oltre che inerzia cronica da parte delle concessionarie italiane.

Con ciò non voglio assolutamente sottrarmi al dialogo ed alla corretta dinamica dei rapporti tra concessionari dello Stato e lo Stato stesso; infatti l’evoluzione della sensibilità dell’opinione pubblica, piuttosto che delle parti sociali e politiche per un ambito sensibile come quello

dei servizi di pubblica utilità, non può lasciare indifferenti le concessionarie.

Ma, mi sia consentito, non ritengo opportuno continuare a procedere per slogan e, in piena sintonia con la storia di questo comparto e dell'Associazione che lo rappresenta da quaranta anni, vorrei lanciare una proposta concreta.

In primo luogo, per quel che attiene alle attuali concessioni, mi sento di poter offrire al Ministro competente la disponibilità del comparto a fornire formalmente tutte le garanzie sull'applicazione degli impegni contenuti nelle convenzioni vigenti che – ripeto – non sono state mai disattese dalle Associate dell'AISCAT.

Ma non basta, credo che ci siano altri circoscritti spazi per integrare, mediante lo strumento dell'atto aggiuntivo, gli attuali strumenti pattizi.

Cosa diversa è il ragionare sulla struttura da conferire ai rapporti convenzionali a venire per i quali sarà possibile prescindere dalla storia complessa e articolata che, come ho detto, discende dagli inizi del 1922.

In questo caso il contributo del settore autostradale potrà essere prezioso sotto il profilo dell'esperienza operativa e della matura capacità imprenditoriale.

Ovviamente esistono altre esigenze che vedono i gestori di autostrade, privati o pubblici che siano, al fianco del Governo e dei consumatori. Si tratta della semplificazione e accelerazione delle procedure per la realizzazione di opere pubbliche, procedure che devono essere in grado di coniugare tempestività ed efficienza nel rispetto degli interessi della collettività.

Infine, sempre nello spirito di schietta collaborazione che spero continui a caratterizzare il rapporto dell'Associazione e mio personale con l'Onorevole Ministro, mi pare necessario ricordare – sempre nel rispetto dei rispettivi ruoli – che questo comparto ha bisogno di certezze anche in tema di controparte formale.

Negli ultimi tempi abbiamo assistito a diverse prese di posizione, più o meno ufficiali, che non hanno certo giovato alla stabilità dei rapporti tra il concedente ANAS, di cui non è mai venuta meno la competenza tecnica, e le concessionarie e ciò può generare solo ricadute negative sul complesso del sistema, in quanto l'incertezza sugli interlocutori non può che danneggiare gli ancora complessi iter procedurali.

Sottolineo ancora che, in assenza delle certezze sulle quali mi sono appena soffermato, non sarà possibile accedere al mercato del credito internazionale alle migliori condizioni, con ricadute negative sull'intero sistema.

Concludo quindi con un auspicio e cioè che sia possibile proseguire la fase di recupero del gap infrastrutturale del nostro Paese, anche grazie al contributo del settore autostradale.

E a questo fine confermo che l'AISCAT ha intenzione – sempre con il supporto delle sue associate – di svolgere appieno un ruolo più impegnativo che in passato, non solo di rappresentanza ma di capacità di proposta e di interlocuzione con l'Autorità concedente e con gli altri operatori in Italia ed in Europa. Tutto ciò in una corretta prospettiva di reciproche garanzie tra pubblico e privato.

Ciò senza dimenticare che il futuro del sistema concessionale non potrà non fare i conti con molte novità a partire dalla modifica al titolo V della Costituzione che ha già generato i primi bandi per la concessione di autostrade regionali e che condurrà certamente a nuovi assetti nell'ambito dei prossimi progetti.