



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito dell'esame del decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019 recante "Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché' di innovazione tecnologica", presso le Commissioni riunite I e V della Camera dei Deputati.

"Sala Mappamondo"

16 gennaio 2020 – ore 15.30

Illustre Presidente, Illustri deputati

la mia audizione è stata richiesta essenzialmente con riguardo alle disposizioni relative alle materie di competenza del mio dicastero.

Pertanto, il mio intervento verterà sull'illustrazione delle finalità alla base delle disposizioni, di maggiore rilevanza, sottoposte all'esame parlamentare.

Con riferimento all'articolo 13, evidenzio che esso reca disposizione che perseguono tre diversi obiettivi.

Il primo è quello di accrescere, attraverso specifiche attività formative del personale impiegato nella circolazione ferroviaria e, in particolare, dei macchinisti del trasporto ferroviario merci, la sicurezza del trasporto ferroviario.

A tale fine, vengono stanziati, per l'anno 2020, specifiche ed ulteriori risorse pubbliche pari a 2 milioni di euro.

Il secondo è quello di garantire che l'aggiornamento dei piani economici finanziari dei concessionari autostradali, il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, avvenga secondo i criteri e i parametri individuati dalle delibere adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

A tale fine, oltre a prevedere un preciso cronoprogramma, si prevede che, sino alla definizione del procedimento di aggiornamento, non sia applicabile alcun incremento tariffario.

Rappresento che i piani economici finanziari, già presentati, recano proposte di adeguamento tariffario non compatibili con i criteri indicati dall'Autorità di regolazione dei trasporti e, pertanto, incrementi tariffari non assentibili.

Ad oggi, le concessionarie per le quali il periodo regolatorio è pervenuto a scadenza e, dunque, interessate dalle disposizioni sono

le seguenti: RAV, SAT, Strada dei Parchi, Satap (A4), Milano Serravalle, Brescia Padova, Autostrade per l'Italia, Asti-Cuneo, SALT (Autocamionale della Cisa), Autostrada dei Fiori (Tronco A10), Autostrada dei Fiori (Tronco A6), SALT (Tronco Ligure Toscano), SAV, SITAF, Tangenziale di Napoli, CAS;

Il terzo obiettivo è quello di proseguire nel favorire la definizione in via bonaria o transattiva dei contenziosi che Anas ha in corso con imprese appaltatrici e contraenti generali, previa valutazione della convenienza economica di ciascuna operazione da parte della società stessa.

Con riferimento all'articolo 16, evidenzio che si è provveduto, al fine di assicurare celerità negli interventi relativi alla rete viaria della Regione Sicilia, ad attribuire al Commissario straordinario, già previsto dall'articolo 4 del decreto-legge c.d. sblocca cantieri, nuovi e maggiori poteri.

Con riferimento all'articolo 33, al fine di sostenere la ripresa dell'attività economica nella Regione Liguria, si è provveduto a finanziare, anche per l'anno 2020, il rinnovo del parco dei mezzi destinati al trasporto pubblico locale ed utilizzati nella città metropolitana di Genova, stanziando la somma di 20 milioni di euro nonché a prevedere per tutti gli scali del Sistema portuale del Mar Ligure occidentale le misure già previste per il porto di Genova.

Faccio riferimento all'autorizzazione per la fornitura di lavoro portuale temporaneo nel porto di Genova, per la quale si estende l'ambito di applicazione agli altri scali del Sistema portuale del mar Ligure Occidentale, prolungando a 6 anni la durata delle autorizzazioni in essere e incrementano i sussidi per questa tipologia di impiego (per i quali si è incrementato da 2 a 3 milioni di euro il contributo corrisposto dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale). Sono interventi che si affiancano

ovviamente alle misure previste all'articolo 15, che consentono la possibilità per le amministrazioni territoriali della Liguria, nonché per la Camera di Commercio di Genova e l'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, di assumere personale a tempo determinato, entro determinati limiti e anche in deroga ai vincoli di contenimento della spesa di personale previsti dalla normativa vigente, stanziando all'uopo 10 milioni di euro.

Con specifico riguardo all'articolo 35, ritengo opportuno preliminarmente illustrare i principali dati che caratterizzano il settore autostradale.

Attualmente la dotazione autostradale del Paese è pari a circa 6.950 km, di cui 5.880 km sono assentiti in concessione a 22 società sulla base di Atti convenzionali. In conseguenza delle operazioni di fusione aziendale perfezionate, alcune società risultano titolari di più rapporti concessori che rimangono comunque autonomi. E' il caso della concessione relativa alla Autocamionale della Cisa, incorporata nella società SALT S.p.A. e della concessione autostradale A6, incorporata nella società Autofiori S.p.a.

In attuazione del principio di federalismo stradale, introdotto con il comma 289, dell'art. 2, della legge finanziaria 2008, l'ordinamento nazionale ha previsto anche l'esecuzione di tratte autostradali regionali per le quali la funzione di soggetto concedente è esercitata da società miste, partecipate in misura paritaria da ANAS e dalle Regioni. Le tratte autostradali regionali attualmente in esercizio sono costituite dal collegamento autostradale Milano - Bergamo - Brescia (Brebemi), per un'estensione di 62 km e dalla Tangenziale Est esterna di Milano (TEEM) per un'estensione di 33 km. Sono invece in fase progettuale o di esecuzione ulteriori autostrade regionali, come la Pedemontana Lombarda (di cui un lotto funzionale di 41 km è in esercizio), la Pedemontana Veneta e l'autostrada Cispadana.

La rete con caratteristiche autostradale include 953 km di tratte gestite in regime di libera circolazione da ANAS S.p.a.

Le concessioni si caratterizzano per una marcata frammentarietà e disuguaglianza dimensionale delle tratte gestite che variano dai 22 km per la Tangenziale di Napoli ad oltre 2.857 km per la società Autostrade per l'Italia S.p.A.

Per garantire, in prospettiva, l'applicazione di modelli concessori maggiormente efficienti l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha condotto uno studio sugli ambiti ottimali delle tratte dal quale è emerso il raggiungimento di dimensioni ideali ricomprese nell'intervallo tra 150 e 300 km. Tale parametro è stato considerato come riferimento nelle procedure di gara in corso che riguardano il riaffidamento delle autostrade A10 / A12 nonché delle autostrade A5 /A21.

Relativamente ai profili gestionali, gli ultimi dati aggregati disponibili, riferibili all'anno 2018, evidenziano una domanda di traffico pari a 83 miliardi di km percorsi, con una differenza minima rispetto al 2017. Appare utile evidenziare che la flessione della domanda verificatasi sino al 2013 per effetto della sfavorevole congiuntura economica risulta integralmente recuperata con volumi corrispondenti al periodo di pre-crisi.

Il trasporto su strada risulta ampiamente la modalità più impiegata, riguardando oltre l'80% dei trasferimenti di merci e persone.

I ricavi netti da pedaggio generati dall'intero settore nel 2018 ammontano a 6.078 Milioni di euro, in aumento del 3,0% circa rispetto all'esercizio precedente, per effetto della favorevole dinamica della domanda di traffico.

I livelli tariffari applicati agli utenti, invece, non hanno subito modifiche nel 2019 e nel 2020 con la sola eccezione di alcune tratte marginali.

I ricavi di settore riferibili alle gestioni accessorie (aree di servizio) sono quantificabili mediamente in 450 Milioni di euro annui.

Una quota parte dei ricavi da pedaggio è devoluta allo Stato in attuazione delle norme di legge che prevedono la corresponsione di un canone di concessione (2,4%), un canone per le attività collaterali e, per alcune società, un corrispettivo previsto contrattualmente. Tutte le entrate corrisposte nel 2018 per le richiamate voci ammontano a complessivi 873 Milioni di euro. Considerando anche l'incidenza delle imposte dirette ed indirette le entrate statali rivestono il 35% delle entrate da pedaggio (2.284,8 milioni di euro).

I costi di produzione si attestano a circa 3.117 milioni di euro e, nel corso del 2018, hanno registrato un incremento del 3% su base annua. Appare utile evidenziare che la composizione dei costi operativi risulta ascrivibile sostanzialmente a tre voci rappresentate dalle spese del personale, oneri manutentivi e spese per servizi.

La spesa per manutenzioni nel 2018 è risultata pari a 727 milioni di euro, in linea con i valori degli anni precedenti.

In conseguenza delle disposizioni impartite dal nostro Ministero ai concessionari nello scorso mese di novembre, i programmi di manutenzione ordinaria, per l'anno 2020, contemplano un significativo incremento di spesa rispetto agli anni precedenti, che è attualmente previsto in 1 miliardo di euro, con una variazione percentuale in aumento, rispetto ai valori medi degli anni precedenti, di circa il 30 per cento.

Il risultato netto d'esercizio a livello aggregato, nell'anno 2018 è risultato pari a 1.214 milioni di euro, in diminuzione del 23% rispetto al 2017.

La spesa per investimenti nel 2018 si attesta a 983,3 milioni di euro e registra un incremento di circa il 2,6% rispetto al 2017. I dati

storici evidenziano investimenti superiori negli anni precedenti che risentono della spesa connessa al potenziamento della tratta Bologna Casalecchio - Barberino (Variante di Valico).

L'avanzamento di spesa per investimenti relativo a nuove realizzazioni risulta strettamente connessa al perfezionamento delle procedure approvative, con il coinvolgimento di una pluralità di Amministrazioni. Si tratta delle procedure approvative di progetti, che prevedono la partecipazione di Enti pubblici e Amministrazioni dello Stato (Conferenza dei servizi: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Beni Culturali etc., enti territoriali).

Numerose indagini condotte in passato da molteplici istituti di ricerca hanno evidenziato gli ampi tempi richiesti per il perfezionamento delle fasi approvative mediamente superiori alle stesse fasi realizzative.

I rapporti concessori vigenti traggono origine negli affidamenti, attuati in forma diretta dallo Stato, già negli anni 60 e successivamente rinnovati per recepire le modifiche normative intervenute e nuovi impegni di investimento resi necessari in ragione di specifiche esigenze del territorio ovvero della evoluzione della domanda di traffico.

Con la legge n. 729 del 1961 è stata regolata la costruzione della maggior parte della rete autostradale che è stata eseguita attraverso operatori economici pubblici o comunque riconducibili a Enti pubblici.

Al fine di escludere un eccessivo utilizzo del territorio, la successiva legge n. 492 del 1975 ha previsto la sospensione della costruzione di nuove tratte autostradali, confermata anche dalla legge 12 agosto 1982, n. 531 (piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e riassetto del settore autostradale).

Con l'articolo 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537 è stata sancita la natura privata dell'attività svolta dalle società concessionarie autostradali e la contestuale esclusione della garanzia dello Stato per la contrazione di mutui.

A seguito della richiamata disposizione, la partecipazione pubblica nelle società concessionarie autostradali è stata progressivamente sostituita dalla partecipazione degli operatori privati sia attraverso le operazioni di dismissione di partecipazioni operate direttamente dallo Stato, sia mediante l'acquisizione di quote detenute da una molteplicità di Enti pubblici.

Per adeguare la gestione dei rapporti concessori alla mutata natura degli operatori, l'articolo 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, ha demandato al Cipe l'emanazione di norme rivolte alla revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, anche alla revisione delle tariffe autostradali.

Le delibere di regolazione del Cipe, in materia tariffaria improntate al principio del *Price – cap*, sono state recepite nello Schema di convenzione novativa approvato con prescrizioni e raccomandazioni dal Consiglio di Stato ed utilizzato come riferimento unitario per tutti gli aggiornamenti degli Atti convenzionali, intervenuti, dapprima con Autostrade S.p.A. nel mese di agosto 1997 e successivamente per le restanti società concessionarie autostradali. Tali Convenzioni sono state approvate con decreti interministeriali registrati dalla Corte dei Conti.

Durante il primo decennio degli anni 2000, gli Atti convenzionali sono stati ulteriormente integrati per recepire le disposizioni introdotte con l'articolo 21 della legge n. 47 del 2004 che ha anche approvato il IV Atto aggiuntivo della Convenzione di Autostrade per l'Italia S.p.A, nel frattempo subentrata ad Autostrade S.p.a.

Con la legge n. 296 del 2006 il settore autostradale è stato nuovamente riformato, prevedendo anche un nuovo regime sanzionatorio e tariffario.

Le disposizioni della legge 296 del 2006 sono state trasfuse nello schema di Convenzione Unica che ha assunto valenza conservativa per i profili preesistenti nelle convenzioni originarie e innovativa per gli elementi aggiuntivi.

Come è noto, l'efficacia di tali atti convenzionali, in deroga al procedimento ordinariamente previsto, è stata stabilita mediante una specifica disposizione di legge: l'articolo 8-*duodecies* del decreto-legge 8 aprile 2008 n.59, introdotto in sede di conversione in legge.

La sovrapposizione delle norme e il loro non adeguato coordinamento hanno di fatto determinato un contesto di riferimento eterogeneo, con condizioni divergenti e differenti elementi di complessità applicativa.

La permanenza di un quadro convenzionale diseguale ha generato incertezze nell'osservanza degli obblighi convenzionali, con un incremento esponenziale delle iniziative assunte in sede giudiziale dai concessionari contro i provvedimenti adottati dal concedente.

Tali profili di criticità, rilevabili in modo particolare per gli ambiti di natura tariffaria, sono stati evidenziati già in occasione di precedenti audizioni sul settore autostradale e, da ultimo, anche nell'indagine recentemente conclusa dalla Corte dei Conti.

Quest'ultima indagine pone in evidenza la sussistenza nelle Convenzioni uniche del 2007, approvate per legge, di pattuizioni contrattuali, di particolare favore per le società concessionarie e del tutto distoniche rispetto al quadro ordinamentale di riferimento.

Come si legge nella relazione della Corte dei Conti, che cito testualmente *“Il codice civile dispone la nullità di patti che escludono o limitano preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o colpa grave, mentre il codice dei contratti prevede che, qualora la concessione sia risolta per inadempimento del concessionario, trova applicazione l’art. 1453 del codice civile. Le convenzioni vigenti, tuttavia, hanno stabilito rilevanti oneri economici a carico del concedente - in assenza della definizione edittale di situazioni di violazione degli obblighi di per sé da considerare gravi, quali crolli e disfacimenti - anche nel caso di esercizio di provvedimenti caducatori quali revoca, risoluzione, recesso. Infatti, è previsto un indennizzo in favore della concessionaria decaduta in ogni caso di recesso, revoca, risoluzione, anche per inadempimento del concedente, e/o comunque cessazione anticipata del rapporto di convenzione pur indotto da atti e/o fatti estranei alla volontà del concedente, anche di natura straordinaria e imprevedibile...”*.

In altri termini per effetto dell’approvazione per legge delle Convenzioni, è stato previsto, in deroga ai principi fondamentali dell’ordinamento, che al concessionario inadempiente dovesse riconoscersi un importo a titolo di indennizzo, rapportato comunque ai ricavi attesi per il periodo residuo di concessione, subordinando l’efficacia dei provvedimenti di recesso, revoca o risoluzione al previo pagamento di detto importo.

In tale contesto, si inseriscono le iniziative e le attività di questo Esecutivo dirette, in ragione dell’ingiustificato squilibrio delle attuali convenzioni a favore dell’operatore privato e dell’incompletezza di molte previsioni, ad attuare una profonda revisione della disciplina vigente, in ossequio ai principi di trasparenza, chiarezza, semplicità e omogeneità d’applicazione, nonché di affermazione della prevalenza dell’interesse pubblico relativo alla piena sicurezza e funzionalità della rete autostradale.

I recenti episodi verificatisi su alcune tratte e in corrispondenza di gallerie hanno ulteriormente confermato la necessità di definire in modo dettagliato, sia attraverso l'integrazione degli atti convenzionali, sia mediante apposite linee guida i livelli di sicurezza e di qualità del servizio che i concessionari devono garantire.

Relativamente alla definizione dei parametri inerenti la funzionalità dei viadotti così come per la predisposizione dei programmi di manutenzione ordinaria sono intervenuta direttamente per sollecitare l'adozione di apposite Linee Guida, elaborate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con la collaborazione di primari istituti universitari.

Tali atti di indirizzo, già vincolanti in quanti diretti ad esplicitare il contenuto di obblighi dei concessionari, verranno espressamente inseriti negli atti convenzionali, in occasione del loro aggiornamento e definiranno un quadro di riferimento più chiaro e omogeneo.

Quanto alla specifica disciplina contenuta nell'articolo 35 evidenzio che essa assume una valenza generale, definendo il percorso da seguire in caso di decadenza, revoca o di risoluzione di una concessione autostradale e ristabilendo un contesto di maggior certezza e omogeneità di condizioni, in coerenza con gli obiettivi programmatici di indirizzo politico.

Inoltre, le disposizioni del citato articolo possono trovar applicazione in tutte le fattispecie per le quali il modello concessorio dovesse risultare non più coerente con le finalità di interesse pubblico e, in conseguenza, risulterebbe necessario procedere alla realizzazione o gestione delle infrastrutture, secondo un altro schema operativo (Ciò potrà consentire la realizzazione di interventi attesi da decenni, come la Ragusa-Catania e il corridoio autostradale tirrenico).

Si prevede anche che, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario e per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS possa assumere la gestione delle infrastrutture stradali e autostradali, ivi incluse quelle a pedaggio.

In tal modo, si esclude che il concessionario scaduto, in ragione del perdurante esercizio di fatto, possa porre in essere azioni strumentali, anche di natura giudiziale, con i quali rinviare indefinitamente la gestione conseguendone i relativi benefici economici.

Al contempo, viene superato il vincolo di subordinare il trasferimento dell'infrastruttura al contestuale pagamento dell'eventuale indennizzo da subentro.

L'eventuale gestione da parte di ANAS consiste nella prosecuzione e svolgimento di tutte le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché nell'effettuazione delle attività di investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento, ivi compresi quelle necessarie per garantire la sicurezza delle infrastrutture.

Al contempo, nella prospettiva di assicurare l'economicità dell'azione amministrativa e la riduzione dei tempi di avvio di lavoro, si consente ad ANAS di acquisire dal concessionario cessato gli atti progettuali per interventi assentiti in concessione, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile

Più nel dettaglio, le modalità di svolgimento della gestione provvisoria a carico di ANAS saranno regolate con apposito decreto interministeriale.

L'articolo 35 disciplina, inoltre, il caso in cui l'estinzione della concessione derivi da un inadempimento del concessionario, prevedendo che la regolazione dei rapporti economici sia definita ai sensi dell'articolo 176, comma 4, lettera a), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice degli appalti).

Anche in questo caso, si tratta di un intervento finalizzato in primo luogo a colmare una lacuna dello stesso articolo 176 del Codice dei contratti che disciplina soltanto le conseguenze patrimoniali derivanti da annullamento d'ufficio della concessione per vizio non imputabile al concessionario, da risoluzione per inadempimento della amministrazione aggiudicatrice ovvero di revoca della concessione per motivi di pubblico interesse.

Per contro, manca una regolamentazione specifica con riguardo alle ipotesi nelle quali la decadenza, la revoca o la risoluzione derivino da grave inadempimento del concessionario.

Conseguentemente, è stato previsto che, in tale ultima ipotesi, al concessionario possa essere riconosciuto il valore delle opere realizzate, maggiorate degli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i soli costi effettivamente sostenuti.

Si tratta di una previsione che, nell'individuare l'importo massimo astrattamente riconoscibile al concessionario in caso di anticipata cessazione della concessione per fatto a lui imputabile, non deve essere in alcun modo intesa come certezza per lo stesso di ottenere l'importo in parola.

Infatti, secondo le regole generali in materia di inadempimento contrattuale, il debitore che non esegue esattamente la prestazione dovuta è tenuto al risarcimento del danno.

Pertanto, l'indennizzo previsto dall'articolo 35 ben potrà essere assorbito, in tutto o in parte, da quanto dovuto in concreto dal concessionario al concedente a titolo di risarcimento del danno.

Al contempo, mediante la previsione di cui al citato articolo 35, si è provveduto ad assicurare l'uniformità delle diverse concessioni, prevedendo la sostituzione automatica di tutte quelle clausole convenzionali, approvate per legge, di contenuto difforme e che, mediante un sostanziale ribaltamento del rapporto tra tutela dell'interesse privato e tutela dell'interesse pubblico, riconoscono un trattamento di assoluto favore per il concessionario, ancorché gravemente inadempiente ai propri obblighi.

In sintesi, si è provveduto ad eliminare attraverso una disposizione di legge una situazione di privilegio attribuita, sempre per legge, ad alcuni concessionari.

Conseguentemente, non vi è stata alcuna violazione del principio "*pacta sunt servanda*", né una modifica in senso retroattivo di una regolamentazione di tipo pattizio, vieppiù in considerazione del fatto che la disposizione è destinata ad esplicitare i propri effetti con esclusivo riguardo ai provvedimenti di decadenza, di revoca o di risoluzione delle concessioni che verranno adottati in data successiva al 31 dicembre 2019 (data di entrata in vigore della disposizione).

In altri termini, come già evidenziato, si è inteso ristabilire un giusto equilibrio tra l'interesse pubblico e quello privato, fortemente sbilanciato nell'attuale Convenzione unica a favore del concessionario, tenendo conto del fatto che l'efficacia della stessa è stata disposta per legge.

Da ultimo e sempre nell'ottica di eliminare gli squilibri nei rapporti con i concessionari, si è stabilito che l'efficacia dei provvedimenti di revoca, decadenza o risoluzione della convenzione non sia subordinata al pagamento dell'indennizzo eventualmente dovuto al

concessionario, consentendo in tal modo al concedente di rientrare nella piena disponibilità del bene pubblico (ove restituito nella sua integralità dal concessionario – custode) ed al suo affidamento ad un nuovo operatore economico.

Inoltre, un'attenzione particolare è stata dedicata anche alla materia dei controlli e della vigilanza in materia di sicurezza delle infrastrutture e sull'attività dei concessionari.

A tale riguardo, evidenzio che l'ANSFISA, in conseguenza dell'entrata in vigore dello Statuto e del Regolamento, sarà in grado di svolgere le funzioni ad essa assegnate dalla legge.

Infatti, si è provveduto a completare l'*iter* di adozione dello Statuto e del Regolamento, della nomina di un nuovo direttore e a espletare l'interpello per l'individuazione delle 61 unità di personale che si affiancherà a quello dell'ANSF. E' inoltre programmata l'assunzione di ulteriori unità di personale prevista dalla legge.

Al contempo, con la legge di bilancio 2020, al fine di assicurare la continuità dell'attività di vigilanza sui concessionari della rete autostradale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato autorizzato ad assumere, nell'anno 2020, a tempo indeterminato, in aggiunta alle facoltà assunzionali previste a legislazione vigente e nei limiti della dotazione organica vigente, fino a cinquanta unità di personale di livello non dirigenziale.

Inoltre, sono state già avviate le necessarie procedure, che prevedono sia l'indizione di nuovi concorsi, sia l'ampliamento dei posti messi a concorso nonché lo scorrimento delle graduatorie di concorsi già banditi.

Sono stata informata che durante la mattinata odierna, si sono svolte le audizioni di alcuni professori universitari in materia di diritto costituzionale e diritto pubblico, che hanno segnalato

l'esistenza di possibili profili di legittimità costituzionale dell'intero decreto – legge (per violazione dell'articolo 77 della Costituzione) e di alcune disposizioni (per violazione degli articoli 3, 23, 24, 41 e 117, primo comma, della Costituzione).

Senza voler riaprire un dibattito sul punto, evidenzio che in data 9 gennaio u.s. l'Aula ha già respinto le questioni pregiudiziali sul punto.

Ad ogni modo, intendo rassicurare che l'operato del Governo è pienamente rispettoso delle previsioni Costituzionali (anche per quanto concerne le disposizioni di cui al Titolo V) e dei principi in esse contenuti.

Su un punto voglio essere chiara: non c'è alcuna violazione né del principio di uguaglianza, né del principio dell'irretroattività della legge e della certezza del diritto, né della libertà dell'iniziativa economica o della tutela della proprietà privata.

Come ho già evidenziato, in primo luogo, si è provveduto a disciplinare il procedimento che consegue all'adozione di provvedimenti di decadenza, revoca o risoluzione di concessioni autostradali, prevedendo un intervento dell'ANAS che, oltre ad essere pienamente compatibile con la sua natura di società pubblica, è coerente con le funzioni istituzionali e con l'ordinamento giuridico anche sovranazionale.

In secondo luogo, si è provveduto a disciplinare gli effetti, anche di natura economica, derivanti da ipotesi di decadenza, di revoca o risoluzione delle concessioni autostradali per inadempimento del concessionario, colmando sul punto una lacuna dell'ordinamento.

In considerazione dell'eterogeneità delle discipline applicabili ai concessionari, anche in ragione dell'approvazione per legge di alcune convenzioni, si è reso necessario un intervento di tipo legislativo.

Infine, e concludo, quanto all'ipotizzata violazione del principio della libertà dell'iniziativa economica e della tutela della proprietà privata, evidenzio che non c'è alcun tipo di volontà espropriativa, ma soltanto l'esigenza di assicurare che l'inadempimento degli obblighi assunti determini conseguenze negative per il patrimonio dell'inadempiente (così come è previsto per la generalità dei consociati) e non già un fatto del tutto neutro.