

# SENATO AULA

## Legislatura 17<sup>a</sup> - Aula - Resoconto stenografico della seduta n. 636 del 26/05/2016

### RESOCONTO STENOGRAFICO

#### Presidenza della vice presidente LANZILLOTTA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16*).

Si dia lettura del processo verbale.

VOLPI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

#### **Comunicazioni della Presidenza**

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

#### **Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, su attuazione del nuovo codice degli appalti e su problematiche relative al sistema portuale e al trasporto marittimo (ore 16,02)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (cosiddetto *question time*), ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, su attuazione del nuovo codice degli appalti e su problematiche relative al sistema portuale e al trasporto marittimo, cui risponderà il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dottor Delrio.

Si fa presente che è in corso la diretta televisiva della RAI.

Passiamo alle interrogazioni sull'attuazione del nuovo codice degli appalti.

I senatori hanno facoltà di rivolgere le loro domande al Ministro per due minuti ciascuno.

ESPOSITO Stefano (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ESPOSITO Stefano (PD). Signor Ministro, il 19 aprile è stato pubblicato, ed è quindi entrato in vigore, il nuovo codice appalti, una riforma particolarmente attesa e rilevante. Sappiamo che c'è

**ancora la necessità di decreti attuativi, alcuni in capo all'ANAC, altri in capo al suo Ministero. Vorremo pertanto sapere a che punto è il lavoro di scrittura di questi importanti decreti.**

Dal punto di vista del merito, poiché c'è stata una valutazione da parte del Governo, in sede di emanazione del decreto, rispetto al parere delle Commissioni parlamentari - naturalmente del tutto legittima - **vorremmo conoscere la sua opinione sul tema dell'applicazione del massimo ribasso, ovvero sulla soglia del milione sotto la quale si può applicare il massimo ribasso.**

Inoltre, vorremmo avere **una valutazione sulla questione delle commissioni esterne** che, all'interno del testo, sono rimaste due voci diverse - l'obbligo dell'utilizzo sopra il milione e sopra i cinque milioni, come da direttiva europea - per capire se c'è da parte del Ministero la volontà di fornire un chiarimento sul tema.

Vorremmo poi avere una **valutazione sul tema delle gare per le concessioni autostradali e sull'utilizzo del *project financing*** quale strumento per il rinnovo delle stesse, la qual cosa era stata valutata come non praticabile da parte del Parlamento. Vorremo conoscere l'orientamento del Ministero su questo fronte, visto il testo che è uscito dal Consiglio dei ministri.

[MALAN](#) (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Signor Ministro, l'articolo 178 del nuovo codice degli appalti stabilisce che, per le concessioni autostradali che scadono entro aprile 2018, la procedura per la gara vada avviata nel più breve tempo possibile.

La concessione piemontese della ATIVA scade tra soli tre mesi e la Torino-Piacenza tra un anno. Le procedure, quindi, avrebbero già dovuto essere avviate da tempo, poiché richiedono circa due anni per giungere al termine, e ogni giorno di proroga implicita determinato da questo ritardo frutta al concessionario - guarda caso, è lo stesso per le due - mezzo milione *extra* di profitti. Le chiedo allora quando verranno indette le gare per queste due tratte.

Quanto all'articolo 183, le Commissioni di Senato e Camera avevano chiesto di inserire l'esclusione dell'applicazione del cosiddetto *project financing* per il rinnovo delle concessioni, perché non c'è alcun progetto nel rinnovare una concessione, a meno che non lo si usi in modo strumentale. Il fatto che il Governo abbia disatteso il parere pressoché unanime di entrambe le Commissioni vuol dire che intende applicare questo articolo? Intende applicarlo anche alle due concessioni che ho citato precedentemente, azzerando praticamente le gare, perché le altre due concessioni in scadenza sono state, di fatto, rinnovate con il metodo *in house*, usato peraltro in modo improprio? Mi riferisco alle autostrade del Brennero e alle autovie venete.

Lei stesso ha più volte dichiarato che, per il rinnovo delle concessioni, la gara deve essere la regola e non l'eccezione. Per adesso abbiamo visto solo eccezioni e allora vorremmo vedere la regola almeno una volta, signor Ministro.

[CAPPELLETTI](#) (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPELLETTI (*M5S*). Signor Ministro, nella parte III del nuovo codice degli appalti, agli articoli 164 e seguenti, sono stati disciplinati i contratti di concessione, sulla base di quanto previsto dalla direttiva 2014/23/UE.

Un particolare regime transitorio è previsto per le concessioni autostradali scadute, ovvero per le quali la scadenza viene nei ventiquattro mesi successivi alla data di entrata in vigore della nuova disciplina, al fine di procedere all'affidamento secondo procedure di evidenza pubblica.

Ebbene, l'autostrada Brescia-Padova è stata affidata in concessione nel lontano 1956. La scadenza della concessione è stata varie volte prorogata e con la convenzione del 2007 sarebbe ulteriormente prorogata fino al 31 dicembre 2026, in funzione, però, della realizzazione della Valdastico Nord, il cui progetto definitivo sarebbe dovuto, tuttavia, essere approvato entro il 30 giugno 2013, e siamo nel 2016.

Il 16 maggio 2016 lei, Ministro, ha dichiarato che è stato trovato l'accordo e che la Valdastico si farà, ma non l'autostrada, bensì un corridoio infrastrutturale di interconnessione tra il Trentino e il Veneto. In questo modo, confermando la concessione dell'autostrada più trafficata d'Italia senza gara pubblica, oltre un miliardo di euro di patrimonio pubblico andrà ai privati e i pedaggi per i cittadini continueranno a essere elevatissimi.

Alla luce di quanto premesso, si chiede: in primo luogo, quali sono le motivazioni e l'opportunità politica che porterebbero a confermare la proroga della concessione dell'autostrada Brescia-Padova senza procedura di gara; in secondo luogo, in base a quale titolo la società concessionaria dal 2013 continua a esercitare la concessione dell'autostrada Brescia-Padova in mancanza di approvazione del progetto previsto definitivo della Valdastico Nord.

[CERVELLINI](#) (*Misto-SI-SEL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERVELLINI (*Misto-SI-SEL*). Signor Ministro, il nuovo codice degli appalti è entrato in vigore dopo una sorta di affanno cui questo Governo ci ha ormai abituati, per rispettare scadenze senza adeguati tempi di metabolizzazione, con il concreto rischio di disorientamento e necessità di proroghe tecniche.

Si tratta tuttavia di una nuova era per i lavori pubblici, caparbi e coraggiosi nell'utopia di porre fine ai tanti sistemi in calza che hanno funestato il nostro Paese. È alla luce del nuovo codice, quindi, e dei poteri conferiti all'Autorità nazionale anticorruzione, nella persona dell'attuale presidente Raffaele Cantone, che mi preme di sapere come il Governo intenderà affrontare le molteplici criticità degli appalti già in essere e in corso d'opera inerenti il settore dei trasporti, che attraverso varie interrogazioni, tutt'ora inevase, ho sottoposto all'attenzione dell'Esecutivo.

Si tratta di *focus* specifici, che riguardano direttrici fondamentali per la mobilità del Paese. Ne cito alcune. E ho continuato a denunciare, come Sinistra Italiana, in sede di Commissione lavori pubblici, lo scempio della quarantennale storia di sprechi ed errori di progettazione riguardanti l'eterno cantiere della autostrada Salerno-Reggio Calabria, nel quadro del generale dissesto idrogeologico che rischia di affossare il Paese. E ho ribadito, alla luce dei crolli e degli incidenti mortali che si sono verificati, la necessità di misure di messa in sicurezza e soluzioni definitive per il cantiere.

Non si contano più le interrogazioni che ho presentato sulla vicenda infinita dell'autostrada Tirrenica, su cui il Governo nicchia e non risponde. Il 18 febbraio 2015, durante un'audizione in Commissione lavori pubblici, proprio sulla riforma del codice degli appalti, ho chiesto al presidente Cantone di focalizzarsi su una serie di opacità.

Il 10 febbraio avevo già depositato in Commissione un'interrogazione urgente per sapere con quali criteri l'allora ministro Lupi intendesse procedere nella realizzazione del progetto, alla luce della procedura di infrazione europea aperta per le irregolarità presenti nella convenzione tra ANAS e Società autostrada tirrenica. Nei mesi scorsi ho riproposto la questione, depositando una nuova interrogazione. Sulla Tirrenica, come sui crolli della Salerno-Reggio Calabria, credo sia necessario applicare un intervento di sistema, che metta in maniera non estemporanea a *focus* determinati eventi, spesso disastrosi.

[CROSIO](#) (LN-Aut). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROSIO (LN-Aut). Signor Ministro, sono qui oggi a chiederle delle rassicurazioni e delle certezze.

**La certezza che abbiamo sulla riforma del codice degli appalti - e siamo stati facili profeti - è che dalla sua immediata applicazione avremmo avuto sicuramente dei problemi.** E i problemi li ravvisiamo non solo noi, ma anche gli operatori, su questa normativa complessa che si dimostra - come avevamo dichiarato nell'ultimo passaggio fatto in quest'Aula - purtroppo nella sua criticità, visto - mi permetta di dirlo - il pessimo lavoro fatto nell'altro ramo del Parlamento.

Noi vogliamo ancora una volta, signor Ministro, essere propositivi verso questa riforma del codice degli appalti, perché siamo consapevoli che è importante per il nostro Paese. **Ed è la ragione per cui la settimana scorsa le Commissioni lavori pubblici congiunte di Camera e Senato, riunitesi alla Camera, si sono date un *timing* di lavoro, dicendo che da giugno andremo avanti con delle audizioni, per apportare dei correttivi a questa normativa.**

La domanda è la seguente: il Governo, lei e il Ministero terrete conto del lavoro che le Commissioni faranno? Questa è la domanda che ci siamo posti non solo noi dell'opposizione, ma anche quelli della maggioranza. Non vorremmo che si arrivasse, come in ultima lettura, con un provvedimento all'ultimo minuto, con la spada del possibile voto di fiducia e della fretta sulla testa dei parlamentari e dei senatori. La fretta ha generato purtroppo quello che vediamo. Noi vogliamo essere collaborativi, ma vogliamo una rassicurazione. E le ribadisco che ciò è emerso nel corso della prima riunione. Il Governo ci ascolterà e prenderà in considerazione il lavoro che svolgeranno Camera e Senato in maniera congiunta?

[BRUNI](#) (CoR). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUNI (CoR). Signor Ministro, anch'io ritorno sulla questione del nuovo codice degli appalti, approvato - a parer mio - con eccessiva fretta, tant'è vero che si è contraddistinto subito per il mancato recepimento della direttiva europea nel termine massimo del biennio; è entrato in vigore senza *vacatio legis* - questo è un altro problema segnalato dal Consiglio di Stato - e presenta una serie di errori formali, con citazioni di articoli che non ci sono e che vanno corretti.

A tutto ciò aggiungerei quanto è già stato detto prima circa l'eccessiva possibilità di fare riferimento alle gare al massimo ribasso con la soglia fino a un milione, che costituiscono l'80 per cento. E, per quanto riguarda l'offerta economicamente più vantaggiosa, la partecipazione dei membri della commissione a sorte sopra i 5,2 milioni di euro scelti nell'elenco dell'ANAC è una cosa abbastanza riduttiva.

Come ultima considerazione, il *rating* di legalità riguarderebbe solo le imprese con fatturato superiore a due milioni.

La domanda che le rivolgo è la seguente: **i decreti attuativi, che sono cinquanta e non uno, come per il codice De Lise, quando verranno emanati? E i correttivi - come ha fatto prima il senatore Crosio - quando potranno essere apportati a queste criticità, che già si sono evidenziate in circa un mese di applicazione del codice degli appalti?**

Infine, le chiedo chiarimenti sul buco che riguarda il *rating* di legalità per le imprese sotto i due milioni di fatturato, che sono la maggior parte di quelle che hanno a che fare con gli appalti pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere congiuntamente il ministro Delrio.

[DELRIO](#), ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Signora Presidente, desidero innanzitutto ringraziare gli onorevoli interroganti.

Come sapete, abbiamo lavorato insieme sul codice degli appalti e abbiamo ritenuto, insieme, che esso costituisse una grande occasione per il Paese e una delle riforme più importanti che abbiamo prodotto, per cui ringrazio molto il Senato e la Camera dei deputati per il loro preziosissimo lavoro. Credo infatti che **abbiamo davvero prodotto una rivoluzione in un settore che vale il 15 per cento del PIL italiano**. Ovunque io vada e penso ovunque andiate anche voi - come sapete benissimo - vi sono opere attese da trenta, quaranta o cinquanta anni. Mancava, a tutt'oggi, una regolazione delle concessioni e non c'era quindi alcun recepimento. Si tratta di un codice che aveva avuto un primo regolamento di attuazione quattro anni dopo la sua entrata in vigore: questo è il punto. Il regolamento di attuazione era uno solo, ma è stato emanato quattro anni dopo.

Quindi, ritengo che abbiamo davvero fatto un grande lavoro di snellimento, di riduzione, di semplificazione e **abbiamo recepito in 220 articoli gli oltre 600 articoli che erano in precedenza in vigore, qui si aggiungono tre direttive europee**. In Inghilterra hanno usato 100 articoli per recepire le sole tre direttive europee.

Abbiamo, pertanto, compiuto uno sforzo di semplificazione mai visto fino ad ora e scelto coscientemente di emanare atti attuativi in termini di *soft law*, come le linee guida dell'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), i decreti del Ministero e gli atti che vanno a chiarire, prima di tutto, i tempi. È vero che c'è una mole di decreti da chiarificare, ma sette linee guida dell'ANAC sono già state pubblicate, per la consultazione, sul sito Internet e altre tre arriveranno prestissimo. Viene svolto un lavoro costante insieme al presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione. Dieci linee guida sono già pronte e noi rispetteremo senz'altro, per quanto riguarda le scadenze dei novanta giorni, tutte le nostre applicazioni: ciò vuole dire che, entro la fine dell'estate, saranno emanati i nostri decreti e, quindi, il *corpus* di recepimento e di attuazione più importante è in fase di avanzata predisposizione. **Non ci sono vuoti, perché ogni articolo, laddove necessiti di un provvedimento attuativo, rimanda esplicitamente al fatto che, fino a quando non ci sarà il decreto, rimarranno in vigore le norme**. Ciò è scritto alla fine di ogni articolo, proprio per evitare buchi normativi.

Come sapete, il codice declina la pianificazione, la programmazione, la progettazione e la selezione delle opere e, quindi, la loro revisione; archivia la legge obiettivo; si basa sui principi della qualità e della qualificazione delle stazioni appaltanti, della qualificazione degli operatori, della qualificazione dei commissari e soprattutto della centralità del progetto. E faccio questa premessa perché, in alcune domande dei senatori interroganti, è stato posto il tema del massimo ribasso. Il codice fa una scelta precisa e dice che quella più corretta è la procedura negoziata dell'offerta economicamente più vantaggiosa e lascia una facoltà, sotto il milione di euro: si tratta dunque di una facoltà e non di un obbligo.

Al senatore Esposito, che ha chiesto che intenzioni abbia a proposito del massimo ribasso, rispondo che, al riguardo, ho intenzione di stimolare gli enti locali, le Regioni e i Comuni, che pure nelle loro osservazioni hanno chiesto di mantenere questa soglia e anzi di innalzarla, e di ragionare con loro - spero di poter sottoscrivere presto dei protocolli di intesa - per ridurre al minimo l'uso del massimo ribasso, anche sotto il milione di euro. In prima applicazione abbiamo lasciato la soglia inizialmente scelta, ma contiamo progressivamente di convincere tutte le amministrazioni, attraverso un lavoro amministrativo, che è possibile aggiudicare la gran parte dei bandi di gara con l'offerta economicamente più vantaggiosa. Ciò è possibile e io l'ho fatto da sindaco già anni fa: aggiudicavamo l'80 per cento delle gare attraverso questa procedura. È vero - come ha detto il senatore Bruni - che rappresentano l'80 per cento del volume delle gare, ma rappresentano anche il 30 per cento dell'importo delle gare stesse. Bisogna dunque fare attenzione, perché c'è anche un tema legato all'importo. In linea di massima, questa è una scelta irreversibile e progressiva.

D'altra parte, vorrei sottolineare di nuovo che il massimo ribasso è molto meno pericoloso nel momento in cui va a gara un progetto esecutivo. È evidente che con il progetto esecutivo la puntualità delle previsioni e la forbice per potere fare previsioni errate sono minime. Invece, è chiaro che, se si fa a una gara al massimo ribasso con progetti non completi, si possono osservare fenomeni di macroscopica alterazione della gara, come è successo con ribassi che rasentano il 50 per cento.

Per quanto riguarda le commissioni di gara, ho una precisazione da fare. Noi abbiamo scritto che, sotto la soglia, le stazioni appaltanti possono scegliere dei componenti. L'ANAC preciserà presto che ciò non significa che scelgono tutta la Commissione. E questo era lo spirito - a mio avviso - che interpretava correttamente le vostre sollecitazioni, anche durante la discussione svolta.

**Vengo al tema delle certezze che ci diamo reciprocamente. Non vi nascondo che il codice appalti attualmente non è perfetto, per la complessità e l'importanza dell'argomento e per la grande quantità di temi che si è dovuta condensare.** Lo ritengo, però, un ottimo lavoro e abbiamo anche recepito in tempo la direttiva europea, perché vale, ai fini della scadenza, il momento in cui viene firmata dal Presidente della Repubblica, e non il momento in cui viene pubblicata. Ritengo un vantaggio che il Governo italiano rispetti le scadenze e un fattore di serietà. Abbiamo fatto in tempo.

Quanto alle certezze e ai problemi, il senatore Crosio ci richiamava a mantenere aperto un dialogo e a tener presente il lavoro che voi farete. Certamente noi lo seguiamo con grande interesse, come abbiamo fatto anche in precedenza. È evidente che poi il Governo ha assunto le sue legittime decisioni al suo interno, che forse a volte non sono state pienamente in linea con gli ultimi suggerimenti dati.

**C'è però un lavoro di monitoraggio e correzione progressivo al testo, perché contiene errori. Senz'altro non è un lavoro perfetto e siamo qui a dire che dobbiamo migliorarlo insieme, perché il codice dei contratti appartiene non al Governo ma al Paese.** Più adeguato è, e meglio

sarà. Quindi, il vostro lavoro sarà seguito assolutamente. Il Governo è pronto ad ascoltare e recepire le vostre sollecitazioni, che sempre hanno permesso di arricchire la discussione.

Per quanto riguarda il tema dei *project financing*, il senatore Cappelletti mi richiama al tema della Brescia-Padova. Tale questione è semplicissima, senatore. La Brescia-Padova ha ottenuto un prolungamento di concessione dalla Unione europea fino al 2026. Quindi, la sua concessione non è stata prorogata, bensì è in essere fino al 2026.

L'Unione europea, concedendo tale prolungamento, ha contestualmente detto che la concessione poteva essere revocata nel caso non si trovasse una soluzione alla costruzione della Valdastico. La costruzione della Valdastico, cioè del corridoio che collega la provincia di Trento al Veneto, è un progetto per il quale il mio predecessore aveva chiesto due anni di tempo (2013-2015) all'Unione europea, per predisporre l'intesa con la Regione e la Provincia di Trento.

Non essendo stato concesso questo tempo, ho chiesto di poter continuare la discussione e abbiamo così ottenuto il via libera sostanziale a costruire un corridoio che - come tutte le opere che ho intenzione di promuovere - per il quale non vi è *overdesign*.

È inutile realizzare autostrade a pedaggio con sei corsie, tre per senso di marcia, per l'*overdesign*, dietro il quale si celano interessi non propri del Paese. Abbiamo avanzato una proposta di corridoio, il quale verrà analizzato nel suo tracciato e nelle sue caratteristiche seguendo una impostazione di sobrietà di costi e di immediata realizzabilità.

Non c'è stata quindi alcuna proroga e non abbiamo intenzione di concederle attraverso procedure strane come il *project financing* ad ATIVA o alla Torino-Piacenza.

Sono già partite le procedure che istruiscono dette pratiche. Come il senatore Malan giustamente sottolinea, difendo il fatto che le gare siano la regola. Così è scritto nel codice e noi lo dobbiamo seguire. Diverso è stato il tema della concessione *in house*, che è una facoltà che l'Unione europea concede e che noi abbiamo utilizzato anche per sanare e rendere regolari alcune situazioni completamente confuse. E, quindi, abbiamo chiesto l'autorizzazione all'Unione europea, visto che di fatto di quelle autostrade - come lei sa meglio di me - in ogni caso la stragrande maggioranza degli azionisti è pubblica. Non erano quindi autostrade gestite da privati, ma a gestione pubblica, dove però vi è una situazione che non sto a ricostruire in questa sede per problemi di tempo.

La concessione *in house* è legittima, ma la scelta delle gare è la regola e noi continuiamo in questa direzione. Allo stesso modo, non è escluso dal codice il tema del ricorso al *project financing* invece della concessione, ma certamente non è possibile - e il Ministero lo afferma con molta chiarezza - per evitare la gara, chiedere una proroga della concessione esistente, perché per noi non sarebbe corretto. Le concessioni stanno scadendo e, quindi, dobbiamo procedere rapidamente.

Il senatore Cervellini ha sottolineato lo stato disastroso dei lavori pubblici italiani e io concordo con lui. **Credo che il codice dei contratti ci consenta di compiere un notevole passo in avanti. Sappiamo che questo è un cambio di orizzonte completo. Non si può mettere a gara un progetto preliminare per un'autostrada senza fare le valutazioni geologiche e sismiche: è qualcosa che grida vendetta, perché ovviamente la presunzione dei costi sarà totalmente errata, visto che probabilmente le prospettive dal punto di vista dell'intervento dello Stato si moltiplicheranno per anni e non avremo certezza dei tempi di realizzazione né dei costi.** Ed è questo esattamente il motivo per cui il Parlamento e il Governo hanno sentito il bisogno di promuovere una riforma del settore, per evitare gli errori commessi in passato e archiviare la legge

obiettivo che - come ha dimostrato il rapporto presentato recentemente alla Camera - non ha prodotto i risultati attesi.

Noi siamo soddisfatti del fatto che in questo biennio il Governo sia riuscito ad aumentare, con una puntuale azione amministrativa su scuole e ferrovie, i bandi pubblici del 46 per cento: se ricordo bene, siamo riusciti ad aumentarne l'importo complessivo per 18 miliardi. Siamo quindi concentrati sull'attuazione delle opere. Ma, affinché ciò avvenga, bisogna che le opere siano impostate correttamente. Peraltro, come sapete, abbiamo messo a disposizione di tutti, sulla pagina denominata Opencantieri del sito Internet del Ministero, l'esatto stato di attuazione di ogni opera, e stiamo aggiornando anche quelli relativi ai porti e agli aeroporti, dei quali potete verificare in trasparenza la realizzazione.

Allo stesso modo, ritengo che il codice abbia dato un grande contributo introducendo il dibattito pubblico.

[ESPOSITO Stefano](#) (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ESPOSITO Stefano (PD). Signor Ministro, la ringrazio e, per quanto mi riguarda, mi dichiaro soddisfatto delle sue risposte, che sono state nette, chiare e anche confortanti.

**L'unico invito che le rivolgo è di fare un'attenta valutazione anche con l'ANAC delle commissioni esterne, per trovare la formula più stringente affinché vengano utilizzate, perché sono l'elemento che darà la massima garanzia di trasparenza anche nell'applicazione del sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa.**

[MALAN](#) (FI-PdL XVII). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (FI-PdL XVII). Signor Ministro, io mi dichiaro soddisfatto per la sua risposta per quanto riguarda le due tratte prossime alla scadenza. Lei ha preso l'impegno di avviare la procedura, anzi dice che è addirittura già avviata, e quindi la prendo in parola. Nei Parlamenti che si rispettano la parola del Ministro è molto importante per entrambe le parti e noi speriamo di essere un Parlamento che si rispetti.

Per quanto riguarda gli affidamenti *in house*, su questo come su altri argomenti, può darsi che qualcosa sia concesso dall'Unione europea, ma dobbiamo innanzitutto rendere conto ai cittadini italiani più che ai burocrati europei: se una cosa conviene ai cittadini italiani, facciamola anche se i burocrati europei non la consentono. Inoltre, fare le gare secondo il codice degli appalti è conveniente, anche quando l'alternativa è darli a una partecipata molto vicina ai partiti di Governo.

[CAPPELLETTI](#) (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPELLETTI (M5S). Signor Ministro, noi non siamo affatto soddisfatti della risposta. E mi riferisco naturalmente a quella relativa al tratto Padova-Brescia della A4. Nell'interesse pubblico doveva essere revocata la concessione, essendo venuta meno la condizione della costruzione



dell'autostrada. In tal modo, il valore miliardario della concessione sarebbe finito nelle casse dello Stato piuttosto che nelle tasche dei privati.

Signor Ministro, al danno poi si aggiunge la beffa. In questa maniera viene, infatti, premiata una società che ha un'oggettiva responsabilità, seppur - lo sottolineo - non penale, di un enorme disastro ambientale: mi riferisco all'interramento di 150.000 metri cubi di scarti industriali tossico-nocivi sepolti sotto il manto stradale della Valdastico Sud. Tali scarti industriali minacceranno la salute di migliaia di cittadini per anni e anni a venire.

[CERVELLINI](#) (*Misto-SI-SEL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERVELLINI (*Misto-SI-SEL*). Signor Ministro, è significativa la sua risposta ed è assolutamente doveroso prenderne atto.

Le lancio un suggerimento che non è una sfida. Usiamo, nella vostra assoluta libertà, un cantiere, magari uno che ancora non ha introiettato i vizi del passato, e ho suggerito nella mia domanda alcuni elementi su cui focalizzare l'attenzione. Vi dico di individuare, con gli strumenti di analisi, un'iniziativa pratica e concreta. Le suggerirei - ad esempio - l'autostrada Tirrenica perché non ha un alto livello di compromissione. Capisco la complessità di altre situazioni storiche su cui, anche dal punto di vista ingegneristico-architettonico, è necessario tornare per i danni - spero nessuno irreversibile - che contraddirebbero alcune vocazioni innovative contenute nel codice degli appalti.

[CROSIO](#) (*LN-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Ministro, io ho apprezzato la sua onestà intellettuale. Abbiamo un punto fermo: dobbiamo migliorare il codice degli appalti, perché così com'è è sicuramente migliorabile.

Sono contento della sua rassicurazione. Lavoreremo gomito a gomito con il Governo e la volontà di riaprire la linea di credito del Parlamento verso il Governo potrebbe funzionare anche in virtù del fatto che questa volta Camera e Senato lavoreranno nella stessa stanza, per cui il passaggio da un ramo all'altro non ci consegnerà i problemi che abbiamo sul codice degli appalti, che sono stati generati proprio dai vari passaggi.

Mi dichiaro a questo punto discretamente soddisfatto. Ci conosciamo, ma le staremo comunque con il fiato sul collo, perché apprezziamo la sua onestà intellettuale. Vorremmo, però, che tutto il Governo - ripeto, tutto il Governo - mantenesse questo atteggiamento e ci permettesse di lavorare in tal senso. Facciamo ancora un tentativo. Confidiamo in lei più che nel Primo ministro, da questo punto di vista.

[BRUNI](#) (*CoR*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUNI (*CoR*). Signor Ministro, prendo atto delle sue risposte e segnalo che, per quanto riguarda il problema del *rating* d'impresa, andrebbe studiata meglio la situazione perché o si applicano dei criteri generali a tutte le imprese grandi e piccole o rimane la soglia dei due milioni per il *rating* di legalità, che è abbastanza complicato da attuare.

Voglio prendere atto ulteriormente della sua dichiarazione sull'attuazione delle opere, che è l'obiettivo del Governo. A questo proposito penso che i correttivi e le modifiche urgenti segnalati sul codice degli appalti debbano essere messi in pratica per evitare scempi come quello - per venire al mio territorio - di cui si è occupato di recente, ossia la Maglie-Leuca, che non può essere una strada appaltata a due imprese contemporaneamente, o meglio con pronunce della magistratura amministrativa contrastanti, lasciando un territorio così importante senza un'arteria stradale di grande collegamento.