

RISOLUZIONE IN ASSEMBLEA

**La Camera,
premessi che:**

il crollo del viadotto Polcevera, più noto come Ponte Morandi, parte del tracciato autostradale della A 10 che attraversa il territorio della città di Genova, gestito in concessione dalla società Autostrade S.p.A., verificatosi lo scorso 14 agosto, ha causato la morte di 43 persone, decine di feriti, migliaia di sfollati e il danneggiamento di centinaia di attività economiche, e sta arrecando gravissimi danni alla mobilità delle persone e delle merci che rischiano di avere ricadute pesantissime sul territorio genovese, ligure e nazionale;

l'azione del Governo, a fronte di un primo doveroso e apprezzabile atto di presenza istituzionale nell'immediatezza del tragico crollo e della positiva nomina di un Commissario straordinario per l'emergenza, nella figura del Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, è apparsa successivamente contraddittoria e priva di una chiara visione strategica;

la desecretazione da parte del Governo degli atti delle concessioni autostradali attualmente in essere, seppur inspiegabilmente tardiva, ha fatto emergere l'estrema debolezza contrattuale dello Stato e l'inadeguatezza delle clausole negoziali sottoscritte nella fase delle privatizzazioni della gestione di infrastrutture strategiche;

in questo quadro appare, in particolare, paradossale e inquietante che nella concessione sia espressamente previsto che il concessionario, qualora gravemente e reiteratamente inadempiente, sia «indennizzato» dei mancati guadagni per il periodo di tempo rimanente fino al termine della concessione, introducendo nel diritto italiano l'originale concetto del «chi sbaglia, incassa»;

tale debolezza e inadeguatezza impone pertanto di rivedere l'intero sistema delle concessioni autostradali;

la vicenda di Genova ha riportato all'attenzione della pubblica opinione il tema del ruolo dello Stato rispetto alle infrastrutture nazionali strategiche, alla loro proprietà e ai modelli della loro gestione;

uno Stato che voglia considerarsi autenticamente sovrano deve necessariamente detenere la proprietà delle reti e delle infrastrutture nei settori di rilevanza strategica e tutelare l'interesse nazionale;

tra le reti e le infrastrutture nazionali da considerarsi strategiche certamente debbono certamente annoverarsi quelle relative ai trasporti (autostrade, ferrovie, porti, aeroporti), alla produzione e distribuzione dell'energia, alle risorse idriche, alle telecomunicazioni e ai servizi postali;

in tali settori il sistema dei controlli non può essere affidato al mero esercizio dei poteri speciali codificati dalle normative vigenti e specificatamente volti a tutelare le attività strategiche, sia nei settori della difesa e sicurezza nazionale, sia in quelli dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni, rispetto ai rischi derivanti dall'acquisizione delle attività da parte di società straniere;

esso va, invece, profondamente rivisto nel senso di sancire la preminenza dell'interesse pubblico generale nella corretta gestione delle reti e delle infrastrutture strategiche affidate ai privati, la cui tutela è affidata allo Stato, che la esercita attraverso efficaci strumenti di controllo e un quadro normativo incentrato sulla difesa dell'interesse nazionale;

nel caso del crollo del Ponte Morandi si configurano sia il danno erariale nella sua più classica accezione di danno patrimoniale, sia in quella di danno all'economia nazionale, per ciò intendendosi, secondo la costante evoluzione giurisprudenziale e normativa in materia, il nocimento all'interesse generale del corpo sociale alla salvaguardia, all'incremento e al progresso dell'economia nazionale,

la tragedia di Genova, unitamente ad altre recenti vicende, ha evidenziato la necessità di un Piano straordinario di risanamento del territorio nazionale, con particolare attenzione alla sua rete infrastrutturale, al dissesto idrogeologico e al rischio sismico;

tale Piano, oltre ad essere necessario per la messa in sicurezza del territorio, recherebbe indubbi benefici anche al tessuto economico e produttivo della nazione;

impegna il Governo,

con riferimento alla proprietà delle infrastrutture nazionali strategiche,

ad assicurare la proprietà pubblica delle reti e delle infrastrutture strategiche, nazionalizzando e acquisendo quelle private, vietando la cessione delle stesse ai privati, e prevedendo la necessaria proprietà pubblica di quelle di nuova realizzazione;

con riferimento al Piano straordinario di risanamento del territorio nazionale,

a predisporlo in tempi brevi, in accordo con le Regioni e gli enti locali, avviando, al contempo, la necessaria negoziazione con la Commissione europea affinché i relativi investimenti pubblici siano scorporati dal computo deficit-PIL (cd. golden rule);

con riferimento alla gestione delle reti e delle infrastrutture strategiche,

ad introdurre nell'ordinamento una "clausola di salvaguardia dell'interesse nazionale", cui adeguare le nuove concessioni messe a gara a seguito di caducazione o scadenza, nonché le concessioni attualmente in essere a seguito di adeguata ricontrattazione con i concessionari;

la "clausola di salvaguardia dell'interesse nazionale" dovrà prevedere per ogni concessione un meccanismo ampliato e rafforzato di "golden power" che preveda anche un controllo preventivo delle decisioni societarie attraverso il quale lo Stato possa intervenire a tutela dell'interesse pubblico e all'occorrenza revocare la gestione che non assicuri la realizzazione dei seguenti obiettivi:

- a) un vantaggio oggettivo e certificato per lo Stato e la collettività rispetto alla gestione diretta da parte dello Stato;

- b) la piena e totale trasparenza del contratto di concessione, dei bilanci e del piano di investimenti;
- c) la tutela della sicurezza nazionale, anche attraverso l'obbligo per i gestori di avere sede legale e fiscale in Italia;
- d) la risoluzione unilaterale *senza oneri per lo Stato*, in danno del contraente privato, in caso di gravi o reiterati inadempimenti da parte dello stesso o anche di gravi e reiterati ritardi nelle esecuzioni;
- e) l'obbligo, per il contraente, di reinvestire nella rete o nell'infrastruttura secondo le indicazioni dello Stato, in aggiunta agli investimenti già previsti dal contratto di concessione, anche l'utile che eccede il 15% del valore dei ricavi;

a convenire con gli attuali gestori delle reti e infrastrutture strategiche la revisione delle concessioni, al fine di adeguarle a quanto disposto dalla "clausola di salvaguardia dell'interesse nazionale";

a considerare qualsiasi provvedimento adottato in violazione di detta clausola di salvaguardia dell'interesse nazionale, anche relativo alle concessioni in essere, assunto in danno dell'interesse pubblico nazionale e pertanto da ritenersi *ex se* illegittimo e quindi annullabile senza alcun diritto di indennizzo per il privato;

a provvedere mediante gestione pubblica diretta o mediante diverso contratto di concessione alla gestione delle reti e infrastrutture strategiche che non rispettano la clausola di salvaguardia dell'interesse nazionale;

con riferimento all'ordinamento delle concessioni autostradali, in particolare,

a coinvolgere tutti i gestori delle reti autostradali per convenire la revisione delle concessioni al fine di adeguarle a quanto disposto dalla "clausola di salvaguardia dell'interesse nazionale";

a stralciare, in particolare, le parti di concessioni che prevedono l'assurdità dell'indennizzo a favore del gestore persino in caso di sua grave e prolungata inadempienza;

in ogni caso a proseguire nell'azione volta ad ottenere la risoluzione, senza oneri per lo Stato, del contratto di concessione ad Autostrade per l'Italia S.p.a. per inadempimento grave o ad annullare il provvedimento di concessione perché adottato in palese violazione di legge e in contrasto con l'interesse pubblico;

a procedere gradualmente al superamento del sistema dei pedaggi autostradali, sostituendolo con un meccanismo ad abbonamento periodico sul modello di quanto già avviene in molti Stati europei;

con riferimento alle funzioni di vigilanza e controllo sulle concessioni autostradali,

a rafforzare il ruolo e la dotazione organica della Direzione Generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali presso il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti e delle sue diramazioni territoriali, per consentire un adeguato e puntuale monitoraggio tecnico delle attività poste in essere dai concessionari nonché della loro rispondenza alle previsioni dei Piani economico finanziari operativi approvati;

a prevedere, a garanzia della imparzialità della suddetta struttura, che non possano farne parte soggetti che negli ultimi sette anni abbiano fornito prestazioni professionali alle società concessionarie, e conseguentemente, ad assumere le opportune iniziative affinché il limite di tempo previsto dal comma 16-ter dell'articolo 53 del decreto legislativo 165/2001, relativo al passaggio di alti funzionari statali a ditte private, sia elevato anch'esso a sette anni;

con riferimento agli urgenti ed indifferibili interventi per Genova e per la Liguria;

promuovere immediate azioni per ottenere da parte della società concessionaria il risarcimento di tutti i danni causati in via diretta e indiretta dal crollo del ponte, anche negoziando con il concessionario adeguati interventi a sostegno delle famiglie costrette ad abbandonare le proprie case;

a realizzare, in tempi celeri e a totale carico dell'attuale concessionario secondo quanto previsto dalla vigente concessione in merito agli oneri di ripristino, un nuovo ponte o sistema di ponti, dotato dei più alti *standard* di qualità e di sicurezza;

a dare seguito alle richieste presentate dalla Regione Liguria per far fronte alle difficoltà nei collegamenti a seguito del crollo del Ponte Morandi, e in particolare a:

- stanziare fondi straordinari volti sia al potenziamento del trasporto su ferro - in particolare l'aumento dei treni *Intercity* che collegano Genova con Ventimiglia, Torino e Milano e del trasporto regionale ad un prezzo scontato per gli abitanti del Ponente - sia alla realizzazione di un piano di viabilità alternativa per le merci e per i passeggeri;
- provvedere al completamento nel più breve tempo possibile del raddoppio della tratta ferroviaria Andora - Finale Ligure al fine di alleggerire significativamente il traffico autostradale del Ponente, oggi in quasi quotidiana emergenza, e di ridurre i tempi di percorrenza;
- imprimere un impulso decisivo per la realizzazione della Gronda di Ponente, infrastruttura di fondamentale importanza per alleggerire il traffico sul tratto dell'autostrada A10 più interconnesso con Genova, permettendo così di dividere il traffico cittadino da quello di attraversamento e dai flussi legati al porto di Genova; di attraversamento e dai flussi legati al porto di Genova, e a velocizzare le procedure per il completamento del Terzo Valico, destinato a rafforzare il ruolo strategico del porto di Genova come snodo fondamentale per il traffico merci;
- rendere gratuita l'attuale "bretella autostradale obbligatoria" per chi si reca dalla Liguria alla Toscana e viceversa che obbliga l'utente a un percorso aggiuntivo di 105 km, con relativo aggravio di tempi e di costi, sino alla ricostruzione della normale viabilità infrastrutturale.