

Camera dei Deputati

**Legislatura 15  
ATTO CAMERA**

Sindacato Ispettivo

**INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/01933**

presentata da **BORGHESI ANTONIO** il 12/12/2006 nella seduta numero 85

Stato iter : **CONCLUSO**

Ministero destinatario :

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE  
MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE**

Attuale Delegato a rispondere

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE** , data delega 12/12/2006

Partecipanti alle fasi dell'iter:

**RISPOSTA GOVERNO**

DI PIETRO ANTONIO

MINISTRO  
INFRASTRUTTURE

07/27/200  
7

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

RISPOSTA PUBBLICATA IL 27/07/2007

CONCLUSO IL 27/07/2007

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

**CONCETTUALE :**

AUTOSTRADIE, BILANCI DI ENTI E SOCIETA', CONCESSIONARI, DISAVANZO, ISPEZIONI, LICENZIAMENTI  
DISCRIMINATORI, SOCIETA' COSTITUITE ALL'ESTERO, SOCIETA' PER AZIONI

**SIGLA O DENOMINAZIONE :**

SOCIETA' AUTOSTRADIE SERENISSIMA SPA

**TESTO ATTO****Atto Camera****Interrogazione a risposta scritta 4-01933****presentata da****ANTONIO BORGHESI****martedì 12 dicembre 2006 nella seduta n.085**

BORGHESI. - *Al Ministro delle infrastrutture, al Ministro dell'economia e delle finanze.* - Per sapere - premesso che:

la lettura dell'ultimo bilancio (2005) della società Autostrada Brescia-Padova S.p.A. (meglio conosciuta come Serenissima) evidenzia che la gestione caratteristica della stessa è di fatto in perdita;

il rapporto tra il valore di produzione (cioè i ricavi di competenza dell'anno) ed i costi correlativi, che era nel 1997 di 0,81 (cioè a dire che per 100 euro di ricavi ve ne erano 81 di costi), nel 2005 è divenuto per la prima volta superiore all'unità e precisamente di 1,03, cioè a dire che per 100 euro di ricavi ve ne sono stati 103 di costi (e che tale rapporto è andato degradando dallo 0,87 del 2002, 0,95 del 2003 sino allo 0,98 del 2004); inoltre, tra il 1997 ed il 2005 la società ha visto aumentare i ricavi del 39 per cento ed i costi crescere invece del 75 per cento;

la società Autostrada del Brennero, avente la medesima dimensione operativa dell'Autostrada Brescia-Padova ha invece mantenuto nel tempo il medesimo rapporto tra valore della produzione e costi correlativi, sempre rimasto (dal 1997 ad oggi) attorno allo 0,80;

dalla lettura contestuale del bilancio 2005 della società Autostrada Brescia-Padova S.p.A. e del bilancio consolidato 2005 della stessa, risulta che l'utile d'esercizio della capogruppo ammonta a 70.743.262,00 euro ed invece l'utile consolidato ammonta a 38.946.876,00 euro denotando così la forte perdita prodotta dalla miriade di società controllate e collegate segnalando altresì, che il risultato d'esercizio della capogruppo, come rimarca il collegio dei sindaci: «... è stato fortemente influenzato dalla presenza di proventi straordinari che da soli hanno determinato la formazione dell'intero utile conseguito.»;

questi proventi straordinari sono rappresentati dalla vendita di partecipazioni ritenute «non strategiche» quali ad esempio Autostrada Torino-Milano S.p.A.;

dalla lettura contestuale del bilancio 2005 della società Autostrada Brescia-Padova S.p.A. e del bilancio consolidato 2005 della stessa, risulta che il patrimonio netto della capogruppo ammonta a 407.776.240,00 euro e come invece, il patrimonio netto a seguito di consolidamento ammonta a 395.156.979,00 euro con la dimostrazione che il gruppo, formato oramai da circa 30 società, decrementa ed intacca il patrimonio della capogruppo;

le controllate dirette e indirette, le collegate dirette e indirette intrattengono tutte o quasi rapporti d'affari con la capogruppo fatturando prestazioni nei confronti della medesima, sovente senza che siano effettuate, sia pure in base a previsioni di legge, gare d'appalto;

dalla lettura del bilancio consolidato 2005 della società Autostrada Brescia-Padova S.p.A. si evidenzia l'elevato livello di esposizione bancaria del gruppo sottolineando che i debiti verso banche della capogruppo sono pari a 0,00 euro mentre i debiti verso banche successivamente al consolidamento sono pari a 117.174.556,00 euro;

dalla lettura dell'indagine relativa alle convenzioni stipulate tra l'ANAS e otto società subconcessionarie (tra cui la società Autostrada Brescia-Padova S.p.A.) prodotta dall'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori e forniture si rileva come «nell'arco di tempo considerato (2000-2005) lo stato di attuazione degli investimenti è risultato largamente insoddisfacente» con una distribuzione degli utili ai soci in misura assolutamente sproporzionata rispetto a quanto versano come canoni allo Stato;

dalla lettura del bilancio consolidato 2003 della società Autostrada Brescia-Padova S.p.A. si evidenziava che la società deteneva quote di maggioranza di due società estere, e più precisamente Unifracom B.V. con sede a Rotterdam, di cui possedeva il 70 per cento del capitale, e la Serenissima Investments S.A. con sede a Lussemburgo, di cui possedeva il 75 per cento del capitale;

appare all'interrogante invero strano che una società che abbia come oggetto sociale la gestione del servizio autostradale possieda ed abbia recentemente posseduto partecipazioni all'estero; apparentemente non vi è infatti alcun motivo, poiché si tratta di gestire servizi non soggetti ad internazionalizzazione (come invece avviene per le attività industriali);

le stranezze aumentano, sempre secondo l'interrogante quando si pensi alla natura pubblica della società (pur se di diritto privato), che a maggior ragione dovrebbe escludere il ricorso ad attività estere, per le quali manca l'obiettivo di trasparenza che dovrebbe esser requisito fondamentale della gestione di denaro pubblico;

la lettura dei compiti affidati alle due società non permette di chiarire la situazione. Infatti quanto alla Unifracom B. V. si dice che trattasi di società di diritto olandese che aveva la finalità di svolgere funzione di holding, ma che di fatto non è divenuta operativa per intervenuta costituzione della La Serenissima Investments S.A. Per quanto riguarda quest'ultima si legge che essa è stata costituita il 25 giugno 2002 con la partecipazione di ABM Venture Capital S.A. al 25 per cento, ed ha per oggetto la gestione di partecipazioni in imprese e può essere utilmente impiegata anche per iniziative operative di interesse, quali la valorizzazione delle attività svolte nell'ambito delle aree di servizio e delle aree di sosta...

a questa società straniera, dalla quale sarà di fatto impossibile ottenere informazioni dettagliate sulle operazioni svolte, sono state trasferite le azioni di Serenissima Infracom Spa (di cui è Presidente quel Gambari che ha acquistato il 20 per cento delle quote già in mano di Unicredit), società di diritto italiano, di cui l'Autostrada Serenissima è il maggior cliente;

dalla lettura del bilancio consolidato 2005 della società Autostrada Brescia-Padova S.p.A. emerge invece l'assenza delle relative partecipazioni a tali succitate società estere, ma si rinviene invece la partecipazione con una quota del 25,57 per cento di Acufon International LTD con sede a Londra e con una quota del 100 per cento di Woodworth Systems LTD con sede anch'essa a Londra;

appare altrettanto strano che in data 14 gennaio 2003 sia stata iscritta presso il Registro delle Imprese di Bergamo una società denominata leading Group s.r.l. (anche con sigla L.G. s.r.l.) con sede in Bergamo e capitale sociale di 15.000,00euro suddiviso fra Lepore Carlo (quota nominale di 4.500,00 euro), Crisafi Antonino (quota nominale di 4.200,00 euro), Bellesia Mario (quota nominale di 2.100,00 euro), Orlandi Flavio (quota nominale di 2.100,00 euro) e Chiari Bruno (quota nominale di 2.100,00 euro);

i soci della predetta società sono il Direttore Generale ed i massimi dirigenti della società Autostrada Brescia-Padova S.p.A ed in quanto tali vincolati a non svolgere attività in concorrenza con la capogruppo e con le società controllate dal gruppo;

semberebbe inoltre, che la società sia ricorsa a licenziamenti senza giusta causa per liberarsi di personale non succube ai voleri del direttore generale, con frequenti fenomeni di *mobbing* nel tentativo di costringere i dipendenti alle dimissioni, svuotando il contenuto del loro lavoro;

il vicepresidente della società, nonché Presidente della Provincia di Padova, Vittorio Casarin, il quale si dice sia destinato ad assumere la Presidenza della società, in un'intervista, mai smentita, ad un quotidiano di Padova ha testualmente affermato parlando del Ministro Di Pietro: «Ha avuto il coraggio di bloccare il rinnovo delle concessioni... Ci ha negato il rinnovo dal 2013 al 2036. Ha fatto ricorso alla Corte Europea con i suoi scagnozzi, sostenendo la necessità di una gara europea, invece di tenersi la concessione in casa, come fanno altri paesi.» -:

il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti sopra riportati;

se non ritenga opportuno conoscere le motivazioni e le giustificazioni che hanno portato ai risultati di bilancio sopra descritti, fra l'altro con l'evidente deficit nello stato di attuazione degli investimenti previsti nel relativo piano economico-finanziario come segnalato dall'Autorità e se ciò possa essere riconducibile a qualche deficit o insufficienza gestionale della società a cui risulterebbe doveroso porre immediatamente rimedio anche con l'eventuale sostituzione dei vertici;

se allo stato attuale si possa ritenere la società nelle condizioni di far fronte e di attuare gli ambiziosi progetti di investimento previsti all'interno del piano finanziario attuale ed a quello in fase di definitiva approvazione e definizione;

se non ritenga che normali attività come quelle poste a giustificazione della costituzione di società all'estero siano in contrasto con la natura di concessionario di un servizio pubblico come quello autostradale, che si svolge unicamente sul territorio nazionale;

se non ritenga poco consono al principio di trasparenza che una società di natura sostanzialmente pubblica si possa avvalere di sigle estere in paesi che, come è noto, rappresentano cosiddetti «paradisi fiscali»;

se non ritenga che dietro queste attività possa celarsi dell'altro, poiché esse non trovano alcuna giustificazione che porti a violare elementari regole di trasparenza nella gestione di fondi pubblici;

se sia a conoscenza della costituzione della società Leading Group s.r.l. da parte di alcuni dirigenti della società Autostrada Brescia-Padova S.p.A. e non ritenga doveroso conoscere nel dettaglio gli scopi sociali e statuari, i possibili rapporti intercorsi o intercorrenti con la capogruppo e le società collegate o controllate e le eventuali operazioni finanziarie svolte sempre con la capogruppo e le società collegate o controllate;

se non ritenga che dietro a queste possibili attività svolte dalla società Leading Group s.r.l. con la capogruppo o le società del gruppo non si possano quantomeno ravvisare pericolosi e possibili conflitti d'interesse;

se non ritenga necessario conoscere in modo preciso e dettagliato l'ammontare complessivo dei risarcimenti milionari che

ha dovuto sostenere la società in questi ultimi anni per vicende legate a licenziamenti senza giusta causa o allontanamenti del personale e se in tutto ciò si possano ravvisare eventuali responsabilità da parte della dirigenza della società Autostrada Brescia-Padova S.p.A.;

se non ritenga doveroso proporre un ispezione ministeriale per accertare e verificare i fatti sopradescritti al fine di porre in atto tutte le operazioni tese all'eventuale salvaguardia del patrimonio della società Autostrada Brescia-Padova S.p.A. e verificare eventuali responsabilità ed inefficienze gestionali;

quali siano gli intendimenti del Ministro in indirizzo in ordine ad un intervento dei poteri di legge nei confronti della società Autostrada Brescia-Padova S.p.A., in quanto concessionaria di pubblico servizio, per ottenere chiarezza e trasparenza di comportamenti. (4-01933)

**RISPOSTA ATTO****Atto Camera****Risposta scritta pubblicata venerdì 27 luglio 2007****nell'allegato B della seduta n. 196****All'Interrogazione 4-01933 presentata da****BORGHESI**

Risposta. - Le concessionarie autostradali, in base all'articolo 19 della legge n. 136 del 1999, possono svolgere attività di impresa diversa da quella principale (relativa alla concessione) tramite partecipazione in altre società, purché tali partecipazioni siano esposte in bilancio ed oggetto di contabilità analitica, in modo tale che il bilancio della società esponga chiaramente i risultati di gestione dell'attività principale di concessionaria.

In particolare, si evidenzia l'intervenuta modifica normativa contenuta nel collegato fiscale, così come modificato dalla successiva legge finanziaria 2007.

In sintesi, la legislazione ora vigente prevede la revisione dei rapporti convenzionali intercorrenti con le singole società concessionarie, attraverso la previsione di una «convenzione unica».

I commi nn. 82-89 del collegato fiscale, così come modificati dal comma 1030 dell'articolo 1 della legge finanziaria 2007, dettano infatti una nuova disciplina della materia delle concessioni autostradali; disponendo, tra l'altro, un rafforzamento dei poteri regolatori di Anas, quale soggetto concedente.

Istituto basilare del nuovo sistema è il modello di «convenzione unica» che andrà adottato, per ciascuna concessionaria, in occasione del primo aggiornamento del rispettivo piano finanziario ovvero della prima revisione della convenzione in essere e che dovrà contenere l'intera disciplina convenzionale del rapporto concessorio, in conformità a criteri legislativamente ben definiti.

Gli schemi di convenzione unica, concordati tra le parti in osservanza dei predetti criteri di legge, prima di essere adottati, vanno sottoposti, sentito il Nars al Cipe e poi, l'unitamente alle eventuali osservazioni dello stesso, alle Camere per il parere delle Commissioni parlamentari competenti.

Si fa presente che lo schema di «convenzione unica» concordato in data 8 maggio 2007, tra Anas spa e la concessionaria società Autostrada Brescia-Padova è stato approvato in data 15 giugno 2007, dal Cipe) ed è, in corso di trasmissione per il parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Il predetto schema prevede, in ossequio alla normativa tariffaria indicata dalla delibera del Cipe del 26 gennaio 2007, che Anas disciplini la contabilità regolatoria, che assicurerà che non si abbiano effetti negativi in tariffa per le attività collaterali dei concessionari. Inoltre, si precisa che «il principio che non potranno essere recuperati in tariffa eventuali perdite derivanti dalle attività collaterali a quelle della concessione, ovvero di società comunque partecipate dal concessionario» è esplicitamente riportato all'articolo 10 della nuova «convenzione unica».

Con riferimento agli ulteriori specifici quesiti posti nell'atto in oggetto, si rimanda alla risposta resa ad analogo atto della interrogante n. 4-01299 di cui, per comodità di lettura, si allega copia della risposta resa in data 22 marzo 2007.

Il Ministro delle infrastrutture: Antonio Di Pietro.