COMMISSIONI RIUNITE
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI (VIII)
— TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

9.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 30 SETTEMBRE 2004

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
PAOLO ROMANI

INDICE

PAG.

Sulla pubblicità dei lavori:

Romani Paolo, *Presidente* 2

INDAGINE CONOSCITIVA SULLO STATO E SULLE PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL SETTORE AUTOSTRADALE

Audizione di rappresentanti di Autostrade per l'Italia SpA:

Romani Paolo, *Presidente* 2, 9, 10, 12, 13, 16

Armani Pietro, *Presidente dell'VIII Commissione* 6, 15

PAG.

Duca Eugenio (DS-U) 10

Floresta Ilario (FI) 11

Gibelli Andrea (LNFP) 9

Gros Pietro Gian Maria, *Presidente di Autostrade per l'Italia SpA* 2, 6, 14, 15

Mazzarello Graziano (DS-U) 12

Meroi Marcello (AN) 11

Nesi Nerio (Misto-Com.it) 12, 15

Stradella Francesco (FI) 13

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Forza Italia: FI; Democratici di Sinistra-L'Ulivo: DS-U; Alleanza Nazionale: AN; Margherita, DL-L'Ulivo: MARGH-U; Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro: UDC; Lega Nord Federazione Padana: LNFP; Rifondazione comunista: RC; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com.it; Misto-socialisti democratici italiani: Misto-SDI; Misto-Verdi-L'Ulivo: Misto-Verdi-U; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.linguist.; Misto-Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI: Misto-LdRN.PSI; Misto-Popolari-UDEUR: Misto-Pop-UDEUR.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE PAOLO ROMANI

La seduta comincia alle 14,15.

(Le Commissioni approvano il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti di Autostrade per l'Italia SpA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato e sulle prospettive di sviluppo del settore autostradale, l'audizione di rappresentanti di Autostrade per l'Italia SpA.

Ricordo che l'indagine, deliberata dalle Commissioni riunite nella seduta del 25 febbraio 2004, è volta ad approfondire le questioni di maggiore rilievo relative al settore autostradale, con particolare riferimento allo stato di attuazione degli investimenti riguardanti la rete autostradale nazionale, inclusi quelli inseriti nei programmi della « legge obiettivo »; alle tendenze in atto verso la liberalizzazione e lo sviluppo della concorrenza; al sistema dei controlli e della vigilanza sui concessionari ed all'utilizzo di nuove tecnologie nella gestione della rete autostradale, anche con riferimento ai sistemi di tariffazione e di pedaggio.

Su tali tematiche e, più in generale, sulle questioni connesse all'assetto del settore autostradale, l'odierna audizione potrà consentire alle Commissioni riunite VIII e IX di acquisire un prezioso contributo di approfondimento e di informazioni.

In proposito, tenuto conto dell'importanza di questa audizione e dell'impossibilità da parte dell'amministratore delegato della società di essere qui presente oggi, ci sembra opportuno avviare i lavori delle Commissioni con la relazione introduttiva del presidente e con eventuali domande e osservazioni, prevedendo comunque già la possibilità di rinviare ad una successiva seduta il seguito di questa audizione.

Do, quindi, la parola al presidente di Autostrade per l'Italia SpA, Gian Maria Gros Pietro, cui porgo il benvenuto anche a nome del presidente della VIII Commissione, onorevole Armani.

GIAN MARIA GROS PIETRO, *Presidente di Autostrade per l'Italia SpA*. Innanzitutto vi ringrazio per l'occasione rappresentata dall'odierna audizione.

La nostra società ha l'abitudine di rispondere a questi inviti istituzionali con il vertice al completo, per cui l'amministratore delegato, che non è oggi presente per impegni improrogabili all'estero, è spiacente e mi ha pregato di porgervi personalmente le sue scuse.

Farò la sintesi di un documento che lascio a disposizione delle Commissioni; cercherò di essere rapido, in maniera da dare spazio alle vostre domande. Tale documento si articola nei seguenti capitoli: il gruppo Autostrade, gli investimenti, il miglioramento del servizio, il quadro re-

golatorio, i sistemi di tariffazione e pedaggio, il *project financing*, che è un tema di attualità.

Per quel che riguarda il gruppo, ogni giorno 4 milioni di viaggiatori sono in transito sulla nostra rete autostradale: l'8 per cento della popolazione italiana ogni giorno è in viaggio sulla rete, che ha il 61 per cento della rete nazionale a pedaggio, raccoglie il 67 per cento del traffico autostradale totale e serve 15 regioni e 60 province. La nostra rete tocca le principali aree produttive del paese. È stato merito dell'IRI, a suo tempo, la costruzione di questa rete, che non solo ha risposto alle esigenze di traffico già esistenti all'epoca ma ha anche generato traffico nuovo.

È importante ripercorrere le principali tappe della privatizzazione, perché è un tema sul quale è in corso una riflessione. La privatizzazione è avvenuta nel marzo 2000, con il collocamento delle azioni in parte in borsa, in parte su investitori stabili. Nel 2001 la società completamente privatizzata ha ridefinito il suo piano strategico, decidendo di uscire dalla telefonia. Nel momento in cui si decise la privatizzazione, nel 1997, l'idea di ricollocare all'interno della società una parte relativa alla telefonia ebbe una valenza positiva, poiché in quel periodo il settore telefonico era in espansione. Poi l'iniziativa Blu si rivelò molto deludente e già nel 2001 la società aveva deciso di uscire da questo settore e di dare un forte impulso ai lavori previsti dalla Convenzione del 1997, che era stata firmata dall'IRI.

Nel dicembre 2001 Autostrade per l'Italia SpA ha acquistato le autostrade abruzzesi, che erano state costruite e gestite dall'ANAS. Nel giugno 2002 si è aggiudicata in una gara d'appalto internazionale il sistema di pedaggiamento di tutta la rete autostradale austriaca, soltanto per i veicoli pesanti.

Nel dicembre 2002 è stato firmato il IV atto aggiuntivo, con altri 4 miliardi e mezzo di euro da investire in opere concordate con l'ANAS. Dal novembre 2002 al settembre 2003 è stata attuata una forte riorganizzazione di tutto il gruppo autostradale, iniziata con un'offerta pubblica d'acquisto. Nel corso dell'estate 2002 la stampa finanziaria internazionale aveva dato notizia di una possibile scalata ad Autostrade per l'Italia SpA da parte di gruppi finanziari francesi. Questa OPA ha consentito di mantenere in Italia il più grande gruppo autostradale privato europeo, che è anche il più grande al mondo (solo i giapponesi – statali – sono più grandi di Autostrade).

Ciò mi consente di affermare, con un certo orgoglio di cittadino italiano, che questa privatizzazione non ha determinato uno « spezzatino », non ha ridotto quello che molti chiamano un campione nazionale: abbiamo un campione nazionale che continua ad essere italiano e che, come vedremo, ha una forte attività industriale focalizzata.

La riorganizzazione si è completata con la creazione di una *holding* e, quindi, con la separazione netta, a livello societario, delle attività concessorie dalle altre attività che il gruppo Autostrade esercita, che – per limpidezza mi preme sottolinearlo – non dipendono da una concessione ANAS.

Infine, la fusione con Newco28 ha portato ad una razionalizzazione della struttura finanziaria della società, che aveva un eccesso di *equity* mentre adesso, invece, ha una struttura finanziaria molto più snella. Ciò ha determinato una fortissima rivalutazione dell'azione in borsa (dopo la fusione).

Nel dicembre 2003 è stata inaugurata la M6 Toll di Birmingham, la prima autostrada a pedaggio funzionante in Inghilterra (tornerò su questo punto in seguito).

Nel gennaio 2004 è stato avviato il sistema di pedaggio sulle autostrade austriache. Sottolineo che i gruppi tedeschi, che sono stati da noi sconfitti in Austria ma hanno invece, ovviamente, vinto in Germania, non sono riusciti a far partire il servizio e il Governo tedesco perde 150 milioni di euro al mese di pedaggi che non riesce a riscuotere perché il sistema non funziona (doveva essere avviato a settembre 2003 ma sarà tanto se ciò avverrà alla fine del 2005, perché la tecnologia non cammina e non riescono a riscuotere).

Nel maggio 2004, la registrazione da parte della Corte dei conti del decreto interministeriale di approvazione del IV atto aggiuntivo ha consentito l'avvio dei lavori.

Nel giugno 2004 abbiamo proceduto ad un'emissione obbligazionaria che ha sostituito il debito bancario che era stato originato dall'OPA e che è, tuttora, la più grande operazione obbligazionaria europea dell'anno.

Visto che parliamo di privatizzazioni, è giusto ricordare il risultato di tali privatizzazioni per lo Stato venditore. Quest'ultimo ha venduto le azioni, in parte con un'offerta pubblica di vendita, in parte a una cordata che, naturalmente, ha pagato un sovrapprezzo.

A che prezzo è avvenuto tutto ciò? A questo proposito, è utile osservare il valore dell'impresa rapportato non tanto al patrimonio netto, che è un valore contabile, quanto al margine operativo lordo, cioè alla capacità di reddito della società. A questo proposito, il mercato – quindi anche gli azionisti di controllo – hanno pagato 9,4 volte il margine operativo lordo; le vendite delle diverse *tranches* dell'ENI mediamente hanno fruttato 7,2 volte; Telecom Italia 3,4 volte; l'ENEL, che pure è stata pagata più del suo attuale prezzo di borse, era a 5,4 volte. Ciò significa che il buon risultato della privatizzazione, anche per gli azionisti che hanno comperato, si deve più ai miglioramenti della gestione che alla situazione preesistente.

Per quanto riguarda i riconoscimenti che sono venuti dopo, nel settembre 2003, dopo l'OPA, Moody's e Standard & Poor's hanno assegnato ad Autostrade il *rating* di A3 ed A rispettivamente, che sono i più alti *rating* per un operatore privato italiano industriale. A livello di visibilità internazionale, Autostrade è nel Morgan Stanley Capital International World Index, che conta più di millecinquecento titoli. Autostrade è inoltre la prima classificata nel Brendan Wood International Shareholder Confidence Index, un indice che misura la fiducia degli investitori internazionali (siamo i primi nel settore dei trasporti, naturalmente). Infine, siamo entrati nel Dow Jones Sustainability Index già nel 2002.

Passiamo ora ad esaminare i risultati conseguiti anche per gli utenti, cioè per il sistema. Per quanto riguarda l'andamento del tasso di incidentalità, esaminando la tabella relativa agli incidenti rapportati al traffico si vede bene che la curva comincia a scendere dopo la privatizzazione. Nell'andamento del tasso di mortalità, la curva è sempre discendente ma con una pendenza più rapida dopo la privatizzazione.

Illustrerò ora un dato più recente, quello relativo all'esodo estivo nel periodo dal 22 luglio al 5 settembre di quest'anno, confrontato con il periodo 24 luglio-7 settembre dell'anno scorso. Sul gruppo Autostrade, il numero degli incidenti è sceso del 9,5 per cento, mentre sulle altre autostrade nazionali è aumentato del 3,4; il numero dei feriti è diminuito del 22 per cento, mentre sulle altre autostrade è aumentato del 36 per cento.

Questi risultati per noi sono l'effetto di una serie di investimenti fatti sulla sicurezza. Nel grafico disponibile, le due coppie di istogrammi che riportano gli investimenti e le manutenzioni sulla rete nei quattro anni precedenti ed in quelli successivi alla privatizzazione mostrano bene che c'è stato un forte incremento sia degli investimenti, sia delle spese di manutenzione.

Si è registrato anche un aumento dell'efficienza. Il grafico che riporta il numero di metri quadri in migliaia che sono stati ripavimentati ogni anno evidenzia che dal 2001 parte l'aumento. Inoltre, è sceso del 20 per cento in euro correnti il costo al metro quadro per pavimentazioni in asfalto drenante. Naturalmente, non tutti sono contenti di questo risultato (qualche fornitore non lo è affatto).

Per quanto riguarda le tariffe e l'inflazione, quest'ultima è stata più alta nel quadriennio successivo alla privatizzazione e la crescita delle tariffe è stata più bassa, mentre il divario fra le due varia-

zioni è aumentato. Quindi, secondo noi, la privatizzazione ha portato ottimi risultati anche agli utenti.

Circa il percorso della sostenibilità, non mi soffermo su dati che si commentano da soli. Ritengo di dover dare atto alla gestione dell'IRI, che già nel 1997 aveva cominciato a effettuare il *report* sociale e ambientale, ma naturalmente il maggior sforzo è stato compiuto dopo le privatizzazioni (anche come riconoscimenti ottenuti dall'esterno).

Per quanto riguarda l'adeguamento della rete e il miglioramento del servizio, come abbiamo già ricordato, siamo il principale investitore privato del paese subito dopo le ferrovie (che, però, non sono private). Ci siamo impegnati a portare a compimento un programma di 6 miliardi di euro, previsti dalla vecchia convenzione ereditata dalla privatizzazione, più 4 miliardi e mezzo nuovi, e a potenziare le attività di esercizio della rete e di gestione dei servizi.

Vediamo ora come si colloca sul territorio il piano di investimenti del nostro gruppo. Questo piano si concentra laddove ci sono dei punti di sofferenza della rete esistente. Quindi, come direbbe un industriale, è un piano di sbottigliamento: dove esistono colli di bottiglia noi andiamo ad investire questi 10 miliardi di euro con l'effetto di aumentare l'utilizzazione stessa della rete esistente. Si tratta dei nodi principali: quelli di Genova, di Bologna, di Firenze, l'area di Milano, la Variante di valico, più alcune tratte fondamentali che sono oberate dal traffico (per esempio, tutta la dorsale adriatica, da Rimini a Pedaso, avrà la terza corsia).

Nella documentazione a vostra disposizione sono indicate in maniera dettagliata le cifre, da cui risultano i 6 miliardi di euro per il vecchio piano e i 4 miliardi e mezzo per il piano nuovo dove, ovviamente, il passante di Mestre è citato per memoria ma senza alcun numero perché quello sarà un finanziamento ANAS.

Per quanto riguarda l'impatto del programma di investimenti sull'economia nazionale, abbiamo stimato questi effetti usando la metodologia del Ministero del tesoro, sia per quanto riguarda l'effetto sul PIL, sia per quanto riguarda quello sull'occupazione. Ci sarà un contributo diretto di 1,6 miliardi di euro l'anno fino al 2010, cioè per tutto il periodo del piano, che corrisponde ad un impulso dello 0,3 per cento del PIL nazionale l'anno. Anche l'effetto sull'occupazione – 400 mila nuove unità durante questo periodo – ci sembra di assoluto rilievo, a dimostrazione di quanto sia importante porre le grandi opere pubbliche come una delle colonne portanti dei programmi del Governo.

Un punto di grande difficoltà è l'effettivo avanzamento delle opere previste dalla Convenzione del 1997. La prima fase di avanzamento, che rappresenta l'ostacolo maggiore, è quella della Conferenza dei servizi. Dopo la privatizzazione, a questa fase è stato dato un impulso fortissimo per approvare queste opere in Conferenza dei servizi. Naturalmente, anche la legge-obbiettivo ci ha agevolati in tal senso.

Superato lo stadio della Conferenza dei servizi, seguono le altre fasi. Lo stadio successivo è quello in cui il progetto viene inviato all'ANAS: si tratta della fase cui devono provvedere la Società Autostrade e le sue controllate. Notiamo che la nostra società ha raggiunto al 31 agosto scorso il completamento del passaggio all'ANAS di quasi tutti i progetti relativi ad opere per le quali le Conferenze dei servizi hanno completato l'esame.

Si passa poi alla fase di consegna dei lavori alle imprese aggiudicatarie. Tra le due fasi c'è la gara. Chi si occupa di questi aspetti sa che la gara non è così semplice come si potrebbe pensare: è piena di insidie, di trabocchetti giuridici e legali, e purtroppo vi è un divario notevole tra le opere che siamo riusciti a consegnare e quelle per le quali abbiamo già completato il progetto.

Notiamo poi che sono molto più arretrati gli stati di avanzamento e completamento veri e propri, che dipendono dai tempi tecnici delle imprese. Tuttavia, credo che l'insieme dei dati dimostri l'impulso dato a tutte e quattro le fasi di realizzazione delle opere, dopo la privatizzazione. Gli effetti di questi ritardi sono

tuttavia dirompenti per il bilancio della società, che quindi ha tutta la convenienza a cercare di evitarli.

Nel documento che presentiamo sono evidenziati tre grandi blocchi di opere, più un ulteriore blocco con tutte le restanti opere. Complessivamente, il costo previsto dalla Convenzione del 1997 era pari a 3 miliardi e mezzo di euro; per effetto del ritardo, esso è passato a 4 miliardi e mezzo di euro. L'incremento di oltre un miliardo di euro è dovuto per 250 milioni (quindi un quarto) all'aumento dei prezzi sopravvenuto nel periodo; per ben 300 milioni all'adeguamento delle normative, anch'esso sopravvenuto durante il periodo; per altri 450 milioni a interventi sul territorio, richiesti dagli enti durante il processo. Questo miliardo in più, rispetto ai 3 e mezzo iniziali, è completamente a carico della Società Autostrade: l'atto del 1997 non prevedeva nessun adeguamento, così come peraltro non prevedeva nessuna sanzione per il ritardo degli investimenti. La sanzione però sul nostro bilancio è rappresentata da quel miliardo.

In merito ai lavori per la sicurezza stradale, mi soffermo solo su un punto, più facilmente comprensibile: la copertura con asfalto drenante è passata dal 19 per cento della rete al 44 per cento, previsto per la fine del 2004. Essa non arriverà mai al 100 per cento, perché nei tratti di montagna, per ragioni tecniche, non è consigliabile l'asfalto drenante, in quanto la salamoia antigelo si disperderebbe.

PIETRO ARMANI, *Presidente dell'VIII Commissione*. Bisogna costruire le gallerie.

GIAN MARIA GROS PIETRO, *Presidente di Autostrade per l'Italia SpA*. Certo, le gallerie. Naturalmente, dove possibile, le gallerie sono una buona soluzione contro il ghiaccio e contro la pioggia.

I cicli di rinnovo superficiale, dal 2000 al 2003, sono scesi da 11 anni a 6 anni. Questo mi sembra un altro dato di immediata percepibilità.

Per aumentare la sicurezza e migliorare anche il conforto delle persone che viaggiano sulle autostrade, noi puntiamo tantissimo sulle informazioni sul traffico. Stiamo moltiplicando i pannelli a messaggio variabile, per fare in modo che tutte le persone prima di entrare in autostrada sappiano che cosa le aspetta; per questa ragione naturalmente serve non solo il pannello, ma anche un monitoraggio delle condizioni di traffico, in modo da poter dare i messaggi in tempo reale.

Abbiamo inoltre creato un call center e potenziato le linee da 12 a 60. La capacità di risposta è passata da 4 mila a 25 mila chiamate per ogni giorno. Ci sono dei sistemi di monitoraggio della bontà dei call center: il nostro call center, come tempestività e validità della risposta dell'operatore, è allineato ormai ai migliori call center delle società di telecomunicazione. Abbiamo poi un nuovo sito Internet, dei circuiti di televisione anche nelle aree di servizio, un sistema di vigilanza sul settore autostradale che è estremamente attento.

Per quanto riguarda le convenzioni e la disciplina, ci rapportiamo, oltre che ovviamente con il Ministero dell'economia e con quello delle infrastrutture, che intervengono negli atti iniziali, con tutta una serie di altri enti, in primo luogo ministeri, che sono competenti, diciamo, nell'instaurare il rapporto convenzionale nella sua disciplina successiva. Quando poi si passa alla progettazione, altri enti si aggiungono: il Ministero dell'ambiente, il Ministero dei beni culturali, per esempio, e altri enti tecnici.

Tutto questo naturalmente significa che la regolamentazione del settore autostradale è piuttosto complicata e che se si vuole far marciare la progettazione di nuove opere, la loro attuazione e l'ottimizzazione della gestione, è bene coordinare attentamente il funzionamento di tutti questi enti. L'obiettivo naturalmente è incentivare la realizzazione delle infrastrutture e non gravare sulla finanza pubblica, quindi facendo intervenire il più possibile i capitali di mercato. Noi riteniamo che l'esperienza della legge-obbiettivo sia stata estremamente positiva per la

realizzazione di queste opere e ci auguriamo che venga estesa alla creazione di tutte le infrastrutture autostradali.

Il mercato di riferimento della nostra società e delle società come la nostra è rappresentato dall'insieme della costruzione e della gestione delle infrastrutture autostradali a pedaggio; se su questo mercato si vuole operare attirando capitali privati, occorre osservare un principio che io vorrei sottolineare: quello della certezza. Il mercato è disposto a dare tutti i capitali che si vogliono per realizzare queste opere. Quello che cambia è il prezzo. La certezza delle condizioni al concedente non costa nulla: basta che dica subito quello che potrebbe dire fra tre anni. Questo invece vale per il mercato. Quindi, le opere costano meno e alla fine i pedaggi sono più bassi se il concedente dice subito quello che vuole e non cambia più idea.

La regolazione delle tariffe nel settore autostradale italiano segue il principio del *price cap*. Non lo illustrerò ai commissari in quanto essi certamente lo conoscono benissimo. Vediamo quali sono le novità introdotte dalla legge n. 47 del 2004. Sono novità importanti, perché si stabilisce che l'intervallo temporale per la revisione del parametro X, di impostazione del *price cap*, si modula in funzione dello stato di avanzamento dei lavori.

Ricordo che con il *price cap* la società, ogni anno, deve offrire ai suoi utenti un incremento di produttività; vi è quindi una variazione delle tariffe inferiore rispetto a quella dell'inflazione, data dal parametro X, il quale però tiene conto anche degli investimenti che la società fa su richiesta o comunque concordati con il concedente.

In presenza di investimenti particolarmente rilevanti, il periodo quinquennale di revisione può essere portato a dieci anni. La valorizzazione di questi investimenti tiene conto delle effettive condizioni e delle effettive modalità con le quali vengono finanziati; si tiene conto del loro costo ponderato medio e – quello che è importante – si è cambiato il sistema, per cui l'incremento delle tariffe avviene non più al momento della firma dell'atto, allo scattare dei diversi anni, ma in funzione dello stato di avanzamento dei lavori.

La leva tariffaria ovviamente ha un ruolo chiave per il finanziamento delle opere. Abbiamo confrontato le tariffe, sia per le autovetture che per i veicoli pesanti, dei paesi meridionali dell'Europa, i quali hanno già posto in essere il sistema a pedaggio. Si può notare che per quanto riguarda le autovetture l'Italia è senza dubbio, come tariffa media, quella che costa meno; la Società Autostrade per l'Italia costa ancora meno della media italiana. Per quanto riguarda i veicoli pesanti, Autostrade per l'Italia è senz'altro quella che costa meno di tutta l'Europa; la media italiana è invece leggermente superiore a quella spagnola.

Riprendendo in dettaglio l'esame dell'andamento delle tariffe anno per anno, si può notare che le tariffe medie del comparto autostradale italiano hanno sempre avuto variazioni inferiori al valore dell'inflazione e la Società Autostrade per l'Italia è ancora più al di sotto della media.

In Europa ci sono diverse formule tariffarie. Non sto qui a commentarle tutte, ma procederò ad un confronto fra l'Italia e il resto d'Europa. L'Italia ha una formula complicata, secondo la quale l'incremento della tariffa è dato dall'incremento dell'indice dei prezzi meno il coefficiente della produttività, più un coefficiente che tiene conto delle variazioni qualitative. Letta dai mercati finanziari, questa formula contiene degli elementi di discrezionalità. Le altre formule, invece, non li contengono, sono più semplici e, soprattutto, l'investitore sa esattamente cosa succederà ai suoi quattrini. Ciò significa che gli altri pagano il capitale di meno.

L'Europa sta andando verso il modello del *pay per use*, ossia si va da un modello nel quale le strade sono pagate con i soldi dei contribuenti e, quindi, il sistema dei trasporti su gomma in sostanza è sovvenzionato dai contribuenti (e come tale è stato giudicato dall'Unione europea distorsivo della concorrenza), verso sistemi completamente di mercato, attraverso tre fasi. La prima fase è la *vignette*, un modo di far

pagare il trasporto che non tiene conto dei chilometri percorsi. Sappiamo che tale sistema è ancora in vigore in Svizzera, in Slovacchia, nella Repubblica ceca e in Bulgaria.

La seconda fase è il pedaggio. Dal 1° gennaio di quest'anno in Austria con la nostra tecnologia il trasporto pesante paga per chilometro percorso. La Germania ha adottato questo sistema, che non funziona ma dovrebbe essere a costo chilometrico. Il Regno Unito sta facendo la gara alla quale stiamo partecipando. Questa gara è la più ambiziosa di tutte perché si vogliono pedaggiare non solo le autostrade, ma tutte le strade importanti.

Nella terza fase, in cui non c'è solo il pedaggio ma anche la privatizzazione, si collocano i paesi più avanzati in questo campo: la Spagna, il Portogallo, l'Italia, la Francia e, forse, tra poco la Slovenia e la Croazia. In questo caso, il gestore dell'autostrada è una vera impresa che cerca di offrire al cliente, come facciamo noi, non solo la disponibilità dell'autostrada ma un pacchetto di servizi.

L'Europa evolve verso il sistema di pedaggio. Vi sono molti paesi che hanno già il pedaggio e nei quali sono in parte o quasi completamente privatizzate le società che lo gestiscono; vi sono altri paesi in cui è in corso un'installazione oppure esiste lo *shadow toll*, secondo il quale il gestore dell'autostrada riceve un pedaggio che viene pagato non dall'utente ma dallo Stato in funzione del traffico misurato; a oriente vi è la zona in cui la nostra società pensa di espandersi. Sono i paesi di nuovo ingresso in Europa che devono adeguare la rete autostradale, che devono rispettare il patto di stabilità e che quindi dovranno ricorrere al pedaggio. Noi pensiamo di offrire loro un sistema efficace e che costi poco.

La prima realizzazione è stata fatta in Austria. Il Cancelliere austriaco recentemente mi ha detto che sono molto soddisfatti di questo sistema e che lo ha consigliato al Cancelliere Schroeder, il quale non può liberarsi dal contratto che ha stipulato con un suo consorzio. Si tratta di una realizzazione effettuata con il *project financing* (un terzo del capitale in *equity* e due terzi a debito). I fattori chiave del successo sono stati la trasparenza e la distinzione dei ruoli, la collaborazione con le aziende locali (Strabag e Kapsch) e una soluzione interoperabile con gli *onboard unit*, che funzioneranno negli altri paesi europei che avranno adottato il sistema *telepass*.

Vorrei fare un piccolo commento per quanto riguarda il *project financing*. Ovviamente si tratta di un'operazione di finanziamento in cui gli elementi fondamentali sono il flusso di cassa generato dalla gestione dell'opera ed il valore dei beni patrimoniali che compongono l'investimento. L'enfasi va sull'iniziativa valutata in sé più che su chi la finanzia, i finanziatori partecipano al rischio di progetto ed è possibile realizzare progetti importanti limitando il ricorso alla finanza pubblica. Ciò vuol dire che se il progetto si sostiene con gli introiti della durata della convenzione, la finanza pubblica partecipa per zero. Se il progetto non è autosufficiente per la durata della convenzione – il caso tipico è il ponte sullo Stretto – ci deve essere un valore residuo alla fine della convenzione, che però viene devoluto gratuitamente all'ente pubblico, che così partecipa.

Per minimizzare questa partecipazione della finanza pubblica bisogna ottimizzare la certezza, che è l'unico elemento che ha un costo nullo. Ci sono altri elementi che possono aumentare il costo: i ritardi nei processi amministrativi e autorizzativi, le incertezze del quadro regolatorio ed elementi che sono tipici del rischio industriale (le previsioni di traffico, l'entità e la remunerazione dell'investimento).

Esistono nuovi progetti che la società ha in corso e che non sono compresi nel piano di investimento di 10 miliardi prima citato. Tre sono concessioni: la Pedemontana lombarda, la Tirrenica (ossia la Livorno-Civitavecchia) e la nuova Pontina; gli altri sono *project financing*: la tangenziale esterna di Milano, la Brebemi, la bretella Prato-Signa, la Pedemontana veneta e la Nuova Romea.

Tutti questi progetti hanno delle criticità. Non vorrei entrare nei dettagli, ma naturalmente queste criticità fanno sì che nessuno di tali progetti sia concretamente partito in questo momento. Vorrei citarne solo uno che credo sia importante sottoporre alla vostra attenzione. Per quanto riguarda la Brebemi, c'è stata una gara tiratissima. Abbiamo vinto con l'acqua che ci arrivava sotto il naso. Adesso sono state richieste modifiche che aumentano il costo del 50 per cento. È evidente che questo non corrisponde al concetto di *project financing*. Il *project financing* che si fa con una gara serve a scegliere la società che offre di più, dato un progetto e date delle regole. Se, invece, si vuole poter cambiare successivamente, si deve modificare anche il concetto di *project financing*, perché così ovviamente le cose non possono funzionare.

Vorrei concludere sintetizzando ciò che ho detto. Siamo il maggiore investitore privato del paese, le nostre attività non gravano sulla finanza pubblica e abbiamo una forte credibilità sui mercati finanziari. L'operazione di emissione di 6 miliardi e mezzo di *bond* che ha effettuato Autostrade in questa primavera ha portato i tre quarti di questo denaro dall'estero nel mercato italiano. L'afflusso di denaro che è andato sulla Borsa italiana ha costituito un segnale di fiducia, perché c'erano state vicende precedenti che avevano gettato discredito sul mondo imprenditoriale italiano. Il fatto che, invece, si sia capito che non si trattava di una questione di paese ma di aziende ha raddrizzato le cose.

Siamo impegnati nell'esercizio della rete. I 10 miliardi di investimento sono tutti in Italia. Non ho sottolineato che l'investimento in Austria è un investimento di tecnologia e ben poco di capitale e per di più per i due terzi è stato raccolto a debito. Siamo al servizio del paese: Autostrade – ne sono convinto – è un primato del paese, ma lo era anche ai tempi dell'IRI. È stata privatizzata, ma continua ad essere un *asset* per il paese.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Gros Pietro e do la parola ai colleghi che desiderano porre domande.

ANDREA GIBELLI. Ringrazio il presidente di Autostrade per la lunga e dettagliata relazione. Purtroppo sono costretto a ripetermi, non a lei che incontro per la prima volta in questa sede, ma ai membri delle Commissioni, perché abbiamo svolto altre audizioni dalle quali si è avuta la sensazione che i soggetti che si occupano dei trasporti (Alitalia, Ferrovie, Autostrade) disegnino una situazione profondamente diversa rispetto alla percezione che ha l'utente e, quindi, anche la politica, essendo il primo soggetto che subisce, per il ruolo che svolge, una sorta di pressione rispetto a disagi e disservizi.

Faccio alcuni esempi. Lei ha ricordato la diminuzione degli incidenti sulle autostrade. Questo sicuramente è vero, ma non è vero quanto lei afferma, cioè che tale fenomeno dipende esclusivamente dal miglioramento della manutenzione sulla rete. Infatti, devono essere considerati anche altri fattori di natura esterna, tra cui le migliori condizioni dei mezzi che transitano sulle infrastrutture. Inoltre, non è stato citato un passaggio fondamentale, vale a dire l'introduzione del nuovo codice della strada che sicuramente incide sul dato che lei ha riportato, trattandosi di un elemento che contribuisce alla sicurezza.

Per quanto riguarda le tariffe, lei ha già risposto alla domanda che avrei voluto rivolgerle, nel senso che il metodo di calcolo introdotto nel nostro paese presenta elementi di discrezionalità che suscitano, da parte mia e del gruppo parlamentare a cui appartengo, perplessità tali da indurre l'apertura, in queste Commissioni, di una riflessione rispetto al metodo di adeguamento delle tariffe che è stato indicato e che lei giustamente ci ha riferito.

Un'altra considerazione riguarda i ritardi. Per ovvi motivi, mi interesso sostanzialmente dell'area di Milano, a proposito della quale lei ha citato, giustamente, due opere: la Pedemontana e la Brebemi. Per quanto riguarda la Pedemontana, al di là

dei ritardi dovuti alle istruttorie, che sono complesse e difficili, risulta agli atti che la mancata ricapitalizzazione da parte del gruppo Autostrade ha costituito il vero freno al decollo di questa infrastruttura. Perciò, si tratta di un atto unilaterale della società che lei rappresenta, mentre gli altri soggetti hanno già sottoscritto l'aumento di capitale. Valutando anche le motivazioni, le ritengo abbastanza strumentali rispetto alle condizioni che sono state sottolineate, ad esempio, da Serravalle e da altri. Addirittura, la richiesta di ingresso di nuovi capitali da parte di altri soggetti aprirebbe un baratro sull'effettiva realizzazione di questa infrastruttura.

Lo stesso discorso, anche se in termini diversi, vale per la Brebemi. Evidentemente, nel progetto, il delta di riconoscibilità tra le opere che in maniera preventiva possono essere contabilizzate rispetto alle aspettative degli enti locali non può essere considerato del 50 per cento.

Inoltre, le chiedo: il rapporto tra pubblico e privato, in quelle società che ricorrono al *project financing*, consente a un soggetto privato che deve fare *business* (e di questo sono contento) di realizzare le autostrade dove servono o dove conviene ?

EUGENIO DUCA. La mia prima domanda è riferita al IV atto aggiuntivo del dicembre 2002, reso esecutivo con la legge n. 47 del 2004. Esso prevede, tra l'altro (per fare un esempio specifico), la realizzazione di uno svincolo a Marina di Montemarciano, tra Ancona nord e Senigallia, e prevede inoltre che la consegna avvenga nel settembre 2005. Siccome non è stato messo neppure un paletto, vorrei sapere se queste date siano indicate a caso. Affermo questo perché lo svincolo di Grottammare è stato completato nel « breve » tempo di nove anni. Credo che all'inaugurazione fosse presente il ministro allora in carica che, se non sbaglio, era l'onorevole Nesi. Ci sono voluti, cioè, oltre nove anni per realizzare uno svincolo. Dal momento che nel IV atto aggiuntivo si parla di 4,5 miliardi di euro, vorrei capire, in relazione alla tempistica, quali siano gli strumenti che la Società Autostrade intende utilizzare per realizzare questo programma che – si dice – sarà completato in dieci anni.

Esiste, poi, il caso emblematico della Variante di valico, sul quale forse sarebbe opportuno aggiungere qualcosa.

PRESIDENTE. Teniamoci qualche argomento per la prossima seduta dedicata all'audizione, nella quale interverrà l'amministratore delegato Gamberale.

EUGENIO DUCA. Come sa, signor presidente, di solito sono molto rapido nei miei interventi.

PRESIDENTE. Non mi riferisco a questo, ma al fatto che avremo una seconda occasione di approfondimento.

EUGENIO DUCA. Se non è possibile oggi, la risposta potrà intervenire anche successivamente.

Poiché gli interventi previsti sono di 4,5 miliardi di euro, intanto vorrei capire se l'aumento tariffario sia già stato attuato o meno. Non mi riferisco alle variazioni successive ma al primo aumento. Infatti, se già è stato attuato, a fronte della realizzazione di nessuna opera e a fronte di nessuna progettazione, vuol dire che il *project financing* lo stanno pagando gli utenti che, ogni giorno, utilizzano l'autostrada. Anzi, più la realizzazione dell'opera tarda, meglio è, perché entra denaro fresco in cambio di nessuna uscita.

Il precedente piano, del 1997, prevedeva opere per 6 miliardi di euro. Ho consultato il prospetto e, se non ho mal compreso, si afferma che, a distanza di quasi nove anni, sono stati ultimati lavori per 234 milioni di euro e attivati per 2221 milioni di euro, cioè per molto meno della metà della somma complessiva e, quanto all'approvazione dei progetti, addirittura non si superano i due terzi. Eppure, in virtù di quel piano da 6 miliardi di euro, le tariffe sono aumentate fin da allora.

Vorrei pertanto chiedere quale uso si faccia di questo denaro introitato in più, rispetto all'impegno che era stato assunto. Infatti, quei soldi erano destinati a realizzare interventi per 6 miliardi di euro.

Vorrei sapere se, invece, con quei soldi sia stata realizzata l'OPA anziché gli investimenti per le autostrade dell'Italia.

MARCELLO MEROI. Ringrazio il presidente Gros Pietro per la sua esauriente relazione. Vorrei ricordare alcuni elementi, sia di carattere generale sia di carattere tecnico, per capire meglio il procedimento. Lei si è riferito alle formule tariffarie utilizzate in Europa e alla diversità di applicazione di calcoli e di procedure che contraddistingue il sistema nei vari paesi. Perché in Italia, come da lei affermato, esiste un parametro maggiormente variabile ed elastico, rispetto agli altri parametri, il quale comporta, forse, anche qualche problema dal punto di vista della appetibilità del servizio ?

La seconda questione è molto più banale ma attiene ad un tema che è stato trattato più volte dalla Commissione presieduta dall'onorevole Armani e sul quale è stata approvata anche una risoluzione. Si tratta del problema dell'informativa, soprattutto in alcuni momenti di particolare difficoltà derivanti da fenomeni meteorologici, durante l'inverno. Noi avevamo inoltrato – se non ricordo male, circa 6 mesi fa – una richiesta di coordinamento di una serie di strutture che operano sul territorio, che sono diverse l'una dall'altra e, spesso, agiscono secondo criteri diametralmente opposti, anche su questioni pratiche da risolvere in tempi brevi. Vorrei sapere, credo anche nell'interesse dei nostri lavori, se da quella data e da quella richiesta, formulata da parte delle Commissioni riunite attraverso il nostro documento, qualcosa sia cambiato in termini di coordinamento; mi riferisco agli eventi meteorologici che hanno colpito anche gravemente il settore autostradale nel corso degli ultimi inverni.

Da ultimo, vorrei alcuni chiarimenti attorno ad una questione che mi sta particolarmente a cuore. Signor presidente, rappresento una realtà territoriale locale – quella viterbese – piuttosto importante per collocazione strategica eppure molto penalizzata, assai interessata al completamento delle opere autostradali. Si è parlato di raddoppiare l'Aurelia, di progetti diversificati sulla Livorno-Civitavecchia: alla luce di ciò, vorrei sapere se, al di là del mancato accordo su questi tracciati, si profilino novità.

ILARIO FLORESTA. Vorrei esprimere, in primo luogo, apprezzamento per l'esposizione chiara ed esaustiva del presidente di Autostrade per l'Italia, la cui precisione e puntualità mi ha estremamente colpito. Colgo, peraltro, anche occasione di inviare i miei saluti all'amministratore delegato Vito Gamberale, che ci auguriamo di poter incontrare in questa sede prossimamente.

Intendo porre tre domande piuttosto provocatorie ma anche propositive. Lei, presidente, ha trattato in modo compiuto la quasi totalità delle questioni di rilievo, soffermandosi meno, però, sul problema della sicurezza. Ritengo, invece, che la sicurezza rappresenti ciò che più conta sulle autostrade e, come lei mi insegna, essa è determinata innanzitutto dal traffico, poi dalla velocità e quindi dalle condizioni meteorologiche. Quanto al primo fattore, lei ritiene che sia plausibile un intervento anche normativo, in modo che, nel rispetto dei tempi tecnici, possa essere prevista l'adozione di un telepass, obbligando tutte le case automobilistiche a fornirne uno di dotazione, così da eliminare, per il futuro, le ordinarie e pericolose code chilometriche, causa frequente di sorpassi azzardati, eseguiti spesso in corsie di emergenza ? Reputo che un intervento di questo tipo sia possibile. Peraltro, sperando di potermi confrontare su questo tema anche con l'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, vorrei lanciare una proposta di « evoluzione tecnologica ». Perché non prevedere, per ogni auto, la predisposizione di un meccanismo che consenta – avvalendosi delle possibilità offerte dai sistemi satellitari –, un monitoraggio continuo e costante degli eccessi di velocità e dei problemi determinati da pioggia, ghiaccio e nebbia ?

Lei sa, infatti, che i principali ostacoli ad un regolare e sicuro percorso sui tracciati autostradali scaturiscono dalla formazione improvvisa di banchi di nebbia

oppure dalla presenza di superfici ghiacciate. Capisco che quanto sto dicendo sembri avveniristico, ma occorre tenere a mente che nessun processo avrà mai fine se nessuno comincerà a pensare alla sua possibile soluzione. Evoluzioni tecnologiche a costi molto contenuti – grazie alle nuove frontiere di *wireless* e satellitare – , ci consentono di escogitare qualche apparecchiatura che, applicata ad esempio sul cruscotto dell'auto, risolverebbe molti problemi di sicurezza.

Vengo ora alla seconda domanda. Si è evidenziato come Autostrade si vada anche espandendo all'estero, nei paesi dell'est. Purtroppo, esaminando i vostri pur bellissimi grafici, ho potuto notare che a sud di Napoli non è stato previsto nulla. Pensate di intervenire in quest'area territoriale, anche in funzione di un *project financing* che possa al contempo venire incontro alle necessità del paese ?

Da ultimo, ci piacerebbe molto che il ponte sullo stretto di Messina fosse realizzato da una compagine italiana: voi pensate di partecipare a questa gara e di avere dei *partner* vicini che vi consentiranno di vincerla ?

PRESIDENTE. Mi sia consentita una battuta, onorevole Floresta, ma nella sua proposta il telepass sembra diventare quasi più pericoloso di un telefonino !

NERIO NESI. Signor presidente, sarò brevissimo e sintetico. Vorrei, in primo luogo, conoscere quale sia l'attuale struttura del capitale di Autostrade SpA, trattandosi di una società per azioni.

Potrei, poi, sapere a quanto ammonta la somma versata dall'azionista di controllo per acquisire il controllo assoluto della più grande rete italiana ed europea ? Pongo questa domanda non essendo riuscito ad ottenere risposta da chi dovrebbe, invece, fornirla, cioè il ministro dell'economia. Pare che sia una cifra segreta quella incassata dallo Stato italiano e dunque, a rovescio, quella versata dall'azionista di controllo. È vero che recentemente l'azionista di controllo, cioè la famiglia Benetton, ha ceduto una quota di Autostrade SpA ? Se questa notizia è vera, come credo, corrisponde a verità che l'azionista di controllo abbia incassato per la vendita di circa il 10 per cento di Autostrade SpA più della somma spesa per acquisire l'intero controllo di Autostrade ?

Vengo, ora, all'ultimo punto da affrontare. Come è noto, la società Autostrade opera nell'ambito di una concessione, sulla cui interpretazione, durante il mio ministero – periodo che ha rappresentato una sorta di « anno zero » per Autostrade – vi furono scontri molto duri. È noto, del resto, che io abbia sempre intrattenuto un rapporto pessimo con Autostrade SpA, e per ciò mi dolgo dell'assenza dell'amministratore delegato Gamberale, con cui avrei potuto confrontarmi, in questa sede, nel corso dell'audizione odierna. Forse un giorno pubblicherò lo scambio di lettere intercorso tra me e il signor Benetton sulla controversia interpretativa appena menzionata, evincendosi chiaramente la differenza tra l'interpretazione data da Autostrade – fondata sul principio della più assoluta libertà –, e la mia, in base alla quale – forse perché sono uno statalista –, l'ultima parola sarebbe dovuta spettare al Ministero dei lavori pubblici.

In particolare, le discussioni vertevano sugli obblighi di manutenzione (che da sempre rappresentano la questione più delicata) e la formazione delle tariffe. Si creò grande tensione, però, anche a proposito delle commissioni di appalto, considerato che l'atto di concessione prevedeva la presenza di rappresentanti dello Stato in questi organismi mentre la famiglia Benetton la negava. Ciò che negava era però l'evidenza, perché quella partecipazione era espressamente prevista. Dopo aver lasciato il ministero, credo però che questa clausola sia scomparsa.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor presidente, vorrei anch'io esprimere il mio apprezzamento per l'esposizione che ci è stata fatta, riservandomi di porre alcune domande all'amministratore delegato non appena avremo l'opportunità di incontrarlo. Il collega Nesi ci ha parlato dell'« anno zero »: da parte mia, per usare

una battuta, potrei aggiungere che, alle dimissioni di Valori, si è verificata una drastica e vertiginosa diminuzione degli incidenti autostradali... ! Avremo modo, in ogni caso, di trattare meglio tali questioni.

Tornando ad affrontare seriamente i problemi di maggior rilievo, vorrei svolgere una breve osservazione. Dovremmo fare un'ampia riflessione su come sono partite queste audizioni, anche analizzando le misure che il Governo sta assumendo e vorrà assumere a proposito, ad esempio, del pagamento delle superstrade. Quindi, la questione non era uno scherzo e non riguardava direttamente loro ma una nostra riflessione. Infatti, ANAS sostiene di non avere strumenti di controllo e di verifica appropriati – ora diventa anche una « concessionaria » –, di non disporre neanche di strumenti di imposizione alle concessionarie nel rispetto dei patti, considerando che l'unico strumento che avrebbe è la revisione della concessione. Ripeto, dovremmo affrontare questa parte con una riflessione più profonda.

Invece, nella sua illustrazione mancano – e non li ho trovati neanche negli impegni che AISCAT ha portato elencando gli investimenti delle diverse società concessionarie – le risorse e gli impegni per ambientalizzare. Noi genovesi siamo particolarmente interessati perché abbiamo delle autostrade che passano in città e all'amministratore delegato chiederò qualcosa di più particolare a proposito di determinati interventi che sono saltati o che hanno assunto dei tempi lunghi.

La domanda successiva riguarda sempre la questione delle tariffe. Abbiamo svolto un'audizione del coordinatore del Nucleo di attuazione e regolazione dei servizi di pubblica utilità, il dottor Vincenzo Patrizii, che ha sostenuto questa tesi: le società concessionarie – si riferiva in modo particolare ad Autostrade per l'Italia – fanno una sottostima del traffico previsto negli anni e, sulla base di tutto ciò, lucrano sulle entrate (il meccanismo è chiaro perché si dice che nei prossimi anni sarà 100 e, invece, poi diventa 150). Loro avanzano una proposta precisa, un cambio dei meccanismi di previsione dei possibili aumenti delle tariffe e delle entrate. Visto che questo signore sostiene che esiste un alto divario fra costi e ricavi, cosa ne pensa di questa affermazione e, soprattutto, della possibilità di cambiare la formula che ci ha illustrato ?

FRANCESCO STRADELLA. Intanto ringrazio il presidente per la sua relazione molto complessa e che, probabilmente, meriterebbe anche qualche approfondimento. Vorrei formulare una domanda sulla base di una sua affermazione che mi pare di una certa gravità, cioè quella relativa alla finanza di progetto. La finanza di progetto è la via senza alternative per l'infrastrutturazione del nostro paese. È evidente che lo Stato non è più in grado di finanziare opere di un certo tipo e, quindi, si ricorre a questo tipo di dotazione.

La finanza di progetto presuppone un dato di certezza iniziale che non può essere mutato nel corso dell'*iter*. Lei ha detto che molti lavori non sono partiti – probabilmente, molti erano riferiti agli investimenti che erano stati concordati e che, invece, attengono alla politica tariffaria – perché sono state cambiate alcune norme.

Vengono cambiati i progetti e, quindi, viene cambiato il soggetto che è messo in gara, o queste modifiche vengono apportate dalla discussione della Conferenza dei servizi ? Esiste un tentativo di « intorbidire » le acque al punto tale da non sapere più chi fa che cosa, per cui il concessionario non ha più la convenienza economica a fare l'investimento e, di fatto, si ritarda l'esecuzione delle opere *sine die* senza riuscire a venirne fuori ? Il difetto sta in una progettazione che, ancora una volta, può essere l'imputata maggiore di questo disservizio, o è legato all'eccesso di trattativa successiva all'individuazione dell'infrastruttura da costruire ?

PRESIDENTE. Do ora la parola per la sua replica al presidente Gros Pietro, il quale potrà anche rispondere ad alcune domande nella prossima audizione.

GIAN MARIA GROS PIETRO, *Presidente di Autostrade per l'Italia SpA*. Ovviamente, la diminuzione degli incidenti non è dovuta solo alla manutenzione, ma anche al miglioramento dei veicoli, all'introduzione del nuovo codice della strada, alla patente a punti. Ho mostrato dei dati comparativi tra il nostro sistema, il resto del sistema autostradale e la totalità del sistema stradale. Il miglioramento dei veicoli e la patente a punti esistono per tutti: da noi gli incidenti diminuiscono, ma sul resto della rete autostradale, purtroppo, un poco aumentano, senza parlare della rete al di fuori dell'autostrada che dovrebbe aver avuto il maggior vantaggio dalla patente a punti. Riteniamo quindi che giovi investire molto in manutenzione e sicurezza.

Quanto alla domanda puntuale rivolta dall'onorevole Duca, non sono informato circa tale svincolo; in proposito, potrà eventualmente rispondere l'ingegner Gamberale quando le Commissioni dovessero invitarlo. Devo, però, precisare che in generale, per quanto riguarda tutta la terza corsia adriatica, si pone una difficoltà sotto il profilo del dialogo con gli enti locali; da parte di questi ultimi, viene infatti richiesto che non si effettui l'opera ovvero che si operi un arretramento, e via dicendo. Finché tali questioni non vengano superate, non si possono concretamente avviare i lavori; quindi, molto spesso – anzi, nella quasi totalità dei casi – risiedono proprio nelle resistenze degli enti locali le ragioni per le quali siamo così indietro rispetto agli impegni presi nel 1997. Sovente non si è in grado, concretamente, di portare a buon esito la Conferenza dei servizi o le pratiche per i permessi di costruzione o i necessari espropri, e via dicendo.

Ritengo che le domande cui è opportuno risponda il presidente – l'amministratore delegato, peraltro, è la figura più operativa – e alle quali non voglio dare l'impressione di sottrarmi riguardino gli aspetti finanziari. Si è, infatti, domandato dove siano state attinte le risorse, dove, per così dire, siano finite e se, in ipotesi, le risorse provenienti dagli aumenti e destinate all'esecuzione delle opere non siano invece servite per l'OPA, e via dicendo.

Ebbene, il nuovo atto aggiuntivo prevede che gli aumenti scattino con l'avanzamento dei lavori; quindi, per il futuro, non si porrà più tale difficoltà. Gli aumenti, infatti, scatteranno con lo svolgimento dei lavori ed in funzione dell'effettivo costo che essi determineranno quando verranno effettuati. Per quanto riguarda le situazioni del passato, invece, si pongono aspetti problematici relativi alla circostanza che gli aumenti scattano ma rimangono tali, mentre l'importo dei lavori continua a crescere man mano che questi non vengano effettuati ed il tempo di gestione utile per incassare quegli utili si riduce; infatti, la durata della concessione è sempre la stessa. Molti di questi lavori generano traffico; il fatto che le tariffe siano scattate ma che non aumenti il traffico rappresenta una penalizzazione dell'investimento sotto il profilo finanziario. Profilo che peggiora anche in quanto, se è vero che si sono ottenute le risorse e non è ancora intervenuta la spesa, il costo dell'investimento, però, cresce più del vantaggio finanziario di avere maggiori stanziamenti in cassa.

Non mi dilungo su un altro aspetto che chi si occupa di finanza ben intuisce; mi riferisco al rischio che si contabilizzino come utili e si assegnino agli azionisti del momento le risorse ricevute per investimenti che saranno effettuati solamente tempo dopo, quando altri azionisti vi avrebbero dovuto partecipare. Quindi, l'ente, a tale riguardo, opera degli accantonamenti; tutta la questione è già stata esaminata attentamente con l'ANAS proprio per evitare che vi siano trasferimenti temporali di utili tra azionisti. Quindi, non abbiamo alcun interesse allo slittamento dei programmi perché la società ci rimette; cerchiamo, pertanto, di completare gli investimenti il più presto possibile, sterilizzando gli effetti per quanto riguarda gli utili contabili.

È stato chiesto dall'onorevole Nesi quale sia la ripartizione del capitale; al riguardo, vi sono due modi di intendere la

domanda. Lei, onorevole, chiede come siano ripartite le azioni tra gli azionisti oppure come sia ripartito il capitale investito tra *equity* e debito?

NERIO NESI. La domanda riguarda la ripartizione tra gli azionisti; fatto cento il capitale, quanto appartenga ai vari proprietari.

GIAN MARIA GROS PIETRO, *Presidente di Autostrade per l'Italia SpA*. In questo momento, il capitale della società Autostrade, e quindi della capogruppo, sotto il cui controllo sono tutte le altre, è collocato in Borsa per poco più del 48 per cento. Tale 48 per cento è così diviso: un 70 per cento mette capo ad investitori istituzionali esteri; il 28 per cento, invece, appartiene ad investitori istituzionali italiani; il 2 per cento, infine, è *retail*.

Il 52 per cento del capitale appartiene ad una società denominata Schema 28, azionista di controllo di Autostrade SpA. Di Schema 28 fanno parte: Edizione Holding (società della famiglia Benetton), che detiene il 60 per cento del capitale; la fondazione CRT, che detiene poco più del 13 per cento; gli spagnoli di Abertis, che detengono poco più del 12 per cento. Tale ultima proprietà azionaria va però collegata con la percentuale di capitale di Schema 28 detenuta dai portoghesi di Brisa, con i quali vi è una stretta intesa; viene così pareggiata la quota detenuta dalla fondazione CRT. Vi sono, inoltre, le partecipazioni di Unicredito e Assicurazioni Generali di Venezia, che detengono, ognuna delle due, un 7 per cento circa del capitale.

Va infine aggiunto che esiste tra gli azionisti di Schema 28 un patto parasociale, pubblicato sul sito Consob; esso impedisce a Edizione Holding di avere il controllo assoluto di Schema 28 e quindi, a cascata, il controllo assoluto di Autostrade. Sono, infatti, previsti tutta una serie di vincoli che impongono una gestione comune; per esempio, il presidente di Autostrade deve essere nominato dai componenti all'unanimità.

Il 10 per cento di recente venduto non è stato ceduto da Benetton, che non possiede azioni di Autostrade, a meno che qualche membro della famiglia non ne abbia una piccola quantità. Infatti, essi non risultano tra gli azionisti di rilievo sicché, se qualcuno della famiglia dovesse pure averne, sicuramente non ne avrebbe una quantità tale da doverla denunciare. Ritengo non ne abbiano perché altrimenti sarebbero andati sopra il 30 per cento.

PIETRO ARMANI, *Presidente dell'VIII Commissione*. Con il rischio di OPA.

GIAN MARIA GROS PIETRO, *Presidente di Autostrade per l'Italia SpA*. Esattamente. Quindi, il 10 per cento collocato prima dell'estate è stato venduto da Schema 28 che, attraverso l'OPA, era entrata in possesso del 62 per cento del capitale e ha, poi, rivenduto un 10 per cento. Da tale vendita ha incassato circa un miliardo di euro, somma che è servita per estinguere, anche se non completamente, il debito contratto al momento della privatizzazione. Quindi, Schema 28 adesso ha una posizione debitoria – ma non posso essere preciso in questo momento – che consiste di poche centinaia di milioni di euro. Essa ha invece mantenuto tutta l'*equity* che era servita per la privatizzazione.

Per quanto riguarda la somma incassata dallo Stato con la privatizzazione, i conti sono esposti in una delle *slide* proiettate all'inizio della mia esposizione; Schema 28 ha corrisposto un prezzo per azione di 7,9 euro rispetto al 6,75 pagato dal mercato, per un valore di mercato di 2,5 miliardi di euro. All'epoca, tra i concorrenti per la privatizzazione vi era Macquarie, che adesso è nostro socio nella società britannica.

Si è parlato anche di tariffe; una domanda posta riguarda la nostra formula, circa la quale si chiede in cosa sia più complicata. Normalmente, si fa riferimento al valore dell'inflazione meno un ammontare che o è fisso o è in percentuale o è, per periodi predeterminati, una certa percentuale e quindi, da un certo anno in poi, un'altra. La nostra formula è più ambiziosa; i nostri tecnici hanno ap-

plicato la formula del *price cap* in modo intellettualmente più ambizioso, sostenendo di avervi inserito la qualità del servizio, gli incidenti e persino, da ultimo, le code e quant'altro. Quindi, da un punto di vista intellettuale, è più stimolante; dal punto di vista del mercato finanziario, però, chi investe risorse non sa esattamente quanto renderanno e, quindi, si assicura chiedendo un premio per il rischio.

Sappiamo che, in questi esercizi, i tecnici inglesi sono sempre stati all'avanguardia; difatti, sono talmente all'avanguardia che stanno tornando indietro. Infatti, per quanto concerne la Birmingham, la prima autostrada a pagamento, nella quale noi partecipiamo con gli australiani di Macquarie, la tariffa è libera. Il Governo inglese lascia libertà di tariffa in quanto, ovviamente, si tratta di un'autostrada che attraversa una zona congestionata; quindi, la gente può scegliere se pagare o, per così dire, fare la coda. Pertanto, se la società applica una tariffa troppo alta, gli utenti sceglieranno di fare la coda. Si tratta, come spesso avviene nelle privatizzazioni inglesi, di una soluzione estrema, che eventualmente verrà anche corretta; a questo punto, però, il gestore ha anche la responsabilità della congestione in quanto possiede un'arma semplicissima per evitarla, alzare le tariffe. Quindi, gli si può effettivamente imputare, causa le tariffe troppo basse, la responsabilità per le code.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora il presidente Gros Pietro. Il seguito dell'audizione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 15,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa il 14 ottobre 2004.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 0,30

Stampato su carta riciclata ecologica

14STC0014130