

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

---

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

### INTERROGAZIONI

44° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 FEBBRAIO 2004

---

**Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI  
indi del presidente GRILLO**

**I N D I C E****INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE:

– GRILLO (AN) . . . . .	Pag. 3, 5, 8
– PEDRAZZINI (LP) . . . . .	3
BALDINI, sottosegretario di Stato per le comunicazioni . . . . .	3
* MARTINAT, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti . . . . .	5
* VISERTA COSTANTINI (DS-U) . . . . .	7
* ZANDA (Mar-DL-U) . . . . .	4
ALLEGATO (contiene i testi di seduta) . . . . .	9

---

**N.B. I testi di seduta sono riportati in allegato al Resoconto stenografico.**

*Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dall'oratore.*

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Indipendenti della Casa delle Libertà: Misto-Ind-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur-Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.*

**Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI**

*I lavori hanno inizio alle ore 15,45.*

**INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la lo svolgimento di interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-01401, presentata dal senatore Zanda.

BALDINI, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. In relazione all'atto parlamentare cui si risponde si fa presente che il Ministero dell'economia e delle finanze, competente in merito agli aspetti rappresentati dall'onorevole interrogante, ha riferito che le valutazioni riportate nell'articolo de «Il Sole 24 ore» citato sono frutto di analisi autonome di non meglio identificate banche d'affari/SIM.

Le metodologie di valutazione indicate nell'articolo, oltre a non essere supportate da elementi tali da rendere possibile l'espressione di un giudizio di condivisione o meno da parte del competente Ministero dell'economia, risultano essere soltanto alcune fra quelle che normalmente vengono utilizzate per determinare il valore economico teorico delle aziende da valutare.

Oltre ai metodi citati, infatti, le banche che supportano il venditore nella determinazione del prezzo di cessione di un'azienda, utilizzano anche numerose altre tecniche valutative che considerano i multipli riscontrabili per aziende similari quotate sui diversi indicatori economici, i multipli riscontrati su transazioni similari, ovvero prendono in considerazione anche valori patrimoniali (cosiddetto metodo patrimoniale o metodo misto) e/o i flussi di cassa prospettici attualizzati (cosiddetto metodo *discounted cash flow*).

Alcuni di tali metodi, tutti in via teorica ugualmente utilizzabili ai fini di una valutazione, vengono in concreto prescelti dalle banche in relazione al settore di operatività o alla dimensione dell'azienda considerata e sono, comunque, valutati nel loro complesso. In altre parole non è prassi prendere in considerazione una sola metodologia, in quanto la stessa potrebbe portare alla determinazione di un valore singolarmente non corretto.

Il processo di privatizzazione della RAI non è stato ancora avviato in quanto, come è noto, il disegno di legge sul riassetto del sistema radiotelevisivo è tuttora all'esame del Parlamento. Naturalmente il processo in parola si svolgerà secondo le modalità e la tempistica che saranno indicati

nel disegno di legge attualmente in discussione, nonché tenendo conto della normativa vigente in materia di dismissione di partecipazioni dello Stato.

Compite le procedure di dismissione in argomento, il Ministero dell'economia e delle finanze provvederà anche all'individuazione del consulente – *advisor* – che lo assisterà nel processo di privatizzazione e tra le cui attività sarà ricompreso il supporto nella definizione del prezzo di collocamento più adeguato, nonché la selezione del valutatore indipendente (o dei valutatori indipendenti) che dovrà accertare la congruità del prezzo stesso.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Ringrazio il sottosegretario Baldini il quale, per la stima personale che nutro nei suoi confronti, è bene che sappia subito che mi dichiaro assolutamente insoddisfatto per i contenuti della sua risposta.

Indicando dottamente ipotetici metodi di calcolo del valore di un'azienda, il sottosegretario Baldini ha dato una risposta da cui risulta in modo chiaro che il Governo italiano non sa esattamente quanto valga la RAI, pur essendo stato depositato da più di un anno in Parlamento un disegno di legge (peraltro discusso quattro volte da Camera e Senato) che ne prevede la privatizzazione. Ciò significa che il Governo intende privatizzare un'azienda senza conoscerne il valore.

Consapevole che non si tratta di una stima ufficiale, ho voluto citare nella mia interrogazione i dati riportati circa un anno fa da «Il Sole 24 ore». Dal contesto dell'articolo tali dati possono probabilmente essere attribuiti addirittura al presidente dell'azionista della RAI. In base a tale stima la RAI sarebbe stata valutata dai due ai tre miliardi di euro. Se consideriamo che attualmente Mediaset è capitalizzata in borsa per quasi 12 miliardi di euro, la differenza con la RAI risulta assolutamente strabiliante. Peraltro, la RAI dovrebbe avere un valore molto più elevato di Mediaset per dimensioni, ramificazioni ed attività svolte.

Ricordo ancora che il Governo ha presentato un provvedimento, la cosiddetta «legge Gasparri», che prevede la privatizzazione del servizio radiotelevisivo pubblico, mentre con la risposta a noi data dal sottosegretario Baldini il Governo stesso sostiene in modo veramente non qualificabile – e il Sottosegretario sa che questo giudizio non riguarda assolutamente la sua persona – di non conoscere il valore del bene di cui ha disposto la vendita.

### **Presidenza del presidente GRILLO**

(*Segue ZANDA*). Nella mia lunga esperienza di aziende pubbliche e private non mi è mai capitato di incontrare un azionista che pianifichi la

vendita di una propria impresa senza conoscerne il valore reale. Questo, dal punto di vista della strategia industriale, è veramente scandaloso.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01385, presentata dal senatore Paolo Brutti e da altri senatori.

MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. In riferimento alle problematiche relative alla concessione di gestione delle Autostrade A24 e A25, l'ANAS S.p.A., interessata al riguardo, ha fatto presente preliminarmente che, a seguito della dichiarazione di decadenza dalla concessione della SARA S.p.A., avvenuta con decreto legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito nella legge n. 106 del 1977, è succeduta in tutti i rapporti attivi e passivi in essere, attribuendo alla SARA S.p.A. la funzione di custode delle suddette autostrade e gestore in nome e per conto dell'ANAS medesima.

Tale situazione, che sarebbe dovuta essere temporanea, si è protratta sino all'anno 1998. In tale anno l'allora Ministro dei lavori pubblici, con nota del 25 febbraio 1998 inviata all'amministratore dell'ANAS, a seguito del parere fornito in merito dal Consiglio di Stato, ha ravvisato l'opportunità che venisse avviata la procedura necessaria all'affidamento mediante gara della concessione relativa alle autostrade in argomento, secondo le vigenti normative di settore.

A seguito dell'istruttoria condotta, in data 29 novembre 2000 è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana il bando di gara per l'affidamento a mezzo licitazione privata, ai sensi del decreto legislativo n. 157 del 1995, della concessione di gestione delle Autostrade A24 e A25. Tale bando prevedeva, oltre alla realizzazione di opere di ammodernamento e di adeguamento del tratto autostradale, la restituzione da parte dell'aggiudicatario della concessione di un corrispettivo pari ad un valore attuale di almeno 1.000 miliardi di lire, al fine di consentire il rientro parziale di tutti i costi sostenuti, con finanza pubblica, sino a quella data per la realizzazione delle autostrade medesime.

La concessione è stata aggiudicata in data 1° ottobre 2001 all'A.T.I., Autostrade S.p.A. - Toto S.p.A., sottoscritta in data 20 dicembre 2001 ed approvata con decreto interministeriale dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e finanze n. 387 del 24 aprile 2002, registrato dalla Corte dei Conti in data 18 luglio 2002.

In merito alle valutazioni di carattere economico-finanziario effettuate sui contenuti dell'offerta, la Società stradale fa conoscere che sia la commissione di gara sia l'Ente concedente non hanno ravvisato i presupposti che potessero configurare gli estremi dell'anomalia dell'offerta in quanto, in sede di valutazione dell'offerta medesima, si è tenuto conto di tutti gli aspetti volti all'individuazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, verificando il pieno rispetto dell'equilibrio economico finanziario sancito dal decreto interministeriale n. 125 emanato dai Ministri *pro tempore* dei lavori pubblici, del tesoro e della programmazione economica in data 15 aprile 1997.

Non sono risultate irregolarità nella procedura di gara, durante la quale è stato semplicemente prorogato il termine per la presentazione delle offerte, prima della sua scadenza. Il ricorso giurisdizionale della seconda impresa classificata SALT per un provvedimento di sospensiva è stato respinto sia dal TAR sia dal Consiglio di Stato. Si è in attesa dell'esito del giudizio di merito.

L'ANAS ha fatto presente che il piano finanziario, rappresentante il contenitore economico, finanziario e patrimoniale di tutta l'offerta, è stato asseverato da un istituto di credito, Banca OPI S.p.A., che nel caso in esame ha riscontrato la sussistenza dei presupposti per rilasciare l'asseverazione prevista dall'articolo 37-bis della legge n. 109 del 1994 e successive modifiche.

In merito ai contenuti economici relativi alla gestione delle autostrade in argomento, la Società stradale rende noto che, sino all'affidamento della concessione, la gestione chiudeva sostanzialmente in pareggio in quanto i ricavi dei pedaggi venivano a coprire i soli costi di gestione e di manutenzione delle autostrade, senza considerare le quote di ammortamento relative ai notevoli costi sostenuti dall'ANAS per la realizzazione ed il completamento della autostrade medesime. Tali quote di ammortamento sono state invece considerate in sede di gara, essendo stato posto a carico dell'aggiudicatario il rientro parziale fissato – come già detto – nella misura di 1.000 miliardi di lire, di tutti i finanziamenti pubblici utilizzati per la realizzazione delle suddette autostrade.

Pertanto, gli incrementi tariffali offerti in sede di gara, legati al solo parametro X della formula del *price-cap*, derivano dalla necessità di assicurare un equilibrio economico finanziario per tutta la durata della concessione, secondo quanto previsto dalla delibera CIPE del 20 dicembre 1996 e dal decreto interministeriale n. 125 del 1997, tenuto conto sia dell'ammontare dei nuovi investimenti previsti nei primi cinque anni della concessione sia, soprattutto, del versamento del corrispettivo offerto per la restituzione di una quota dei contributi pubblici utilizzati per la realizzazione delle autostrade affidate in concessione di gestione.

I complessi aspetti connessi a garantire la continuità del servizio autostradale hanno fatto sì che il subentro nella gestione delle suddette autostrade da parte del nuovo concessionario avvenisse in data 1° gennaio 2003 con conseguente slittamento di un anno di tutti i contenuti dell'offerta presentata in sede di gara.

In merito ai controlli effettuati sul rispetto del piano finanziario, l'ANAS, nell'ambito dei compiti ad essa riservati dalla convenzione, si è attivata sin dal gennaio 2003 per effettuare l'attività di monitoraggio sullo stato di realizzazione degli investimenti assentiti in concessione, ponendo in essere le procedure di revisione del piano finanziario al fine di tenere conto dello slittamento di un anno verificatosi rispetto alle previsioni di gara.

Al riguardo, la convenzione sottoscritta prevede espliciti obblighi a carico del concessionario, sanzionati con la decadenza della concessione, tra i quali si evidenzia in particolare la mancata realizzazione, per cause

imputabili al concessionario medesimo, degli interventi assentiti in concessione secondo le previsioni contenute nel piano finanziario.

Rispetto alle previsioni di investimenti previsti nel primo anno del piano finanziario, l'ANAS informa che nell'anno 2003 sono stati realizzati e/o appaltati lavori per un ammontare complessivo di 25,3 milioni di euro, sostanzialmente in linea con quanto previsto nel piano finanziario (30,13 milioni di euro), mentre gli interventi di manutenzione ordinaria previsti per l'anno 2003 ammontano a 26,12 milioni di euro, in linea con l'obbligo previsto in sede di gara di effettuare investimenti pari a 25,82 milioni di euro annui per tutta la durata della concessione. Restano da definire, in sede di revisione del piano finanziario, le modalità di restituzione all'ANAS dei lavori effettuati dalla stessa nel corso dell'anno 2002 e posti a carico del concessionario in sede di gara.

Alla luce di quanto sopra, si evidenzia che, in attuazione delle disposizioni contenute nel contratto di concessione e limitatamente al primo anno di efficacia della concessione, l'ANAS ritiene di non poter ravvisare inadempienze tali da giustificare la decadenza della concessione.

Infine, per quanto riguarda la sopportabilità sociale degli incrementi tariffari conseguenti alla gara, con particolare riferimento all'onere per i pendolari, sono in corso iniziative da parte del concessionario, d'intesa con ANAS e Regione Abruzzo, per l'individuazione di forme di facilitazione in favore degli utenti deboli, con riduzioni a parziale carico della Regione stessa, nonché altre iniziative che impegnano l'ANAS con investimenti a favore del territorio abruzzese.

VISERTA COSTANTINI (*DS-U*). Pur ringraziando il vice ministro Martinat per la risposta che ha dato, mi dichiaro insoddisfatto per i chiarimenti che sono stati forniti. Se il vice Ministro ha la bontà di prestare attenzione per qualche minuto, possiamo ricostruire insieme le vicende in questione e sono certo, conoscendo la sua correttezza e onestà intellettuale, che arriveremo alle stesse conclusioni.

Nella risposta lei ha detto che, nel momento nel quale venne indetta la gara per la nuova concessione, la società aveva raggiunto un equilibrio finanziario. Quindi, si è fatta la gara e si è previsto un notevole aumento delle tariffe. È vero che la proposta della società che ha poi vinto la gara tra tutte quelle che vi hanno partecipato è la meno onerosa, ma ci si chiede come mai si rende legittimo un aumento che arriva sino al 50 per cento delle tariffe. La spiegazione è contenuta nel bando di gara: la società che avesse vinto la gara avrebbe dovuto fare interventi sia di carattere ordinario che straordinario, e soprattutto due investimenti impegnativi. Mi riferisco alla realizzazione della terza corsia nel tratto dell'autostrada A24, tra via Palmiro Togliatti e la barriera di Roma Est, e al completamento dell'autostrada A24 nel tratto Villa Vomano-Teramo. Questi due investimenti venivano posti in stretta correlazione con la possibilità di aumentare le tariffe del 50 per cento.

Che cosa è accaduto? Appena insediata la nuova società, sono aumentate le tariffe. Abbiamo avuto un primo aumento nel gennaio del

2003, pari al 27 per cento di cui il 20 per cento imputabile al rispetto della convenzione. Poche settimane fa, nel gennaio 2004, si è registrato un ulteriore aumento del 28 per cento con il 20 per cento sempre imputabile alle conseguenze della convenzione. In sostanza, quella parte della convenzione che riguarda gli aumenti tariffari è stata rispettata in modo scrupoloso. Tutto il resto è rimasto inattuato.

Si afferma che gli investimenti ordinari e straordinari sono nella norma. Ne prendo atto, ma non vi è traccia degli investimenti fondamentali, riguardanti l'adeguamento del tratto a tre corsie dell'autostrada A24 e il completamento del tronco Villa Vomano-Teramo. Opere che interessano molto gli utenti abruzzesi; non risulta alcun tipo di progettazione. Cosa bisogna fare per mettere in mora questa società?

L'impressione che se ne trae, signor vice Ministro, è che l'ANAS abbia sostanzialmente coperto le attività della società Strada dei Parchi – questo è il nodo cruciale – e abbia soprasseduto innanzi tutto sul modo anomalo con cui la società ha vinto la gara. Preciso che queste affermazioni, riportate anche nell'interrogazione, sono della Corte dei conti che ha individuato tre anomalie che hanno consentito alla società in questione di aggiudicarsi la gara d'appalto.

Dopo essersi inserita in maniera anomala nella gara, la società Strada dei Parchi ha quindi incassato gli aumenti tariffari senza avviare gli investimenti previsti. Ricordo che la concessione è stata aggiudicata in data 10 ottobre 2001, la convenzione è stata sottoscritta in data 20 dicembre 2001 e il decreto attuativo della convenzione è addirittura della metà del 2002.

Il Governo, quindi, e in particolar modo il Ministero delle infrastrutture che esercita la vigilanza sulle attività dell'ANAS, avrebbe dovuto considerare, a nostro avviso, le anomalie che hanno caratterizzato lo svolgimento della gara e avrebbe dovuto chiederne conto all'ANAS. Avrebbe, infine, dovuto giudicare non giustificato l'aumento delle tariffe autostradali.

PRESIDENTE. Rinvio lo svolgimento dell'interrogazione 3-01405 ad altra seduta.

Lo svolgimento delle restanti interrogazioni è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 16,15.*

ALLEGATO

**INTERROGAZIONI**

BRUTTI PAOLO, VISERTA COSTANTINI, MONTINO, DONATI, DE PETRIS. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in data 29 novembre 2000 è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* il bando di gara per l'affidamento a mezzo licitazione privata, ai sensi del decreto legislativo n. 157/95, della concessione di gestione delle Autostrade A24 e A25;

la concessione è stata aggiudicata in data 10 ottobre 2001 all'A.T.I. Autostrade s.p.a-Toto s.p.a;

con la convenzione sottoscritta in data 20 dicembre 2001, il cui decreto interministeriale è stato registrato dalla Corte dei Conti in data 18 luglio 2002, sono stati previsti ingenti investimenti finalizzati al miglioramento degli *standard* di sicurezza e della qualità del servizio offerto agli utenti, così suddivisi:

progettazione e realizzazione dei lavori di completamento dell'autostrada, seconda carreggiata, dalla progressiva km 0+000 alla progressiva km 5+474,41 del tronco Villa Vomano-Teramo, da realizzare negli anni 2002-2006, per un importo complessivo lordo di lire 145 miliardi;

adeguamento del tratto a tre corsie dell'autostrada A24, tra via Palmiro Togliatti e la barriera di Roma-Est, compreso l'adeguamento della stazione di Lunghezza e l'armonizzazione con la viabilità ordinaria, da realizzare negli anni 2002-2006, per un importo complessivo lordo di lire 140 miliardi;

interventi di manutenzione straordinaria, previsti per tutta la durata della concessione, finalizzati ad elevare il servizio in termini di sicurezza, fluidità del traffico e comfort, per un importo complessivo di lire 347 miliardi;

investimenti per manutenzione ordinaria per un ammontare complessivo di lire 1.486 miliardi previsti per tutta la durata della concessione con una spesa media annua di lire 50 miliardi circa;

per garantire la realizzazione del suddetto programma di investimenti ed assicurare l'equilibrio economico del piano finanziario l'A.T.I. aggiudicataria ha offerto in sede di gara, tra l'altro, un incremento tariffario, legato al parametro X della formula del *price-cap*, per i primi tre anni di concessione pari al 50 per cento con decorrenza 10 gennaio 2002;

al fine di salvaguardare la continuità del servizio ed il rispetto dei contenuti tecnico-economico-finanziari dell'offerta presentata in sede di

gara, è stato convenuto di fissare alla data del 10 gennaio 2003 il passaggio della gestione al nuovo concessionario della gestione delle autostrade A24 e A25, facendo decorrere il primo anno di concessione dal 2003;

pertanto, rispetto alle tariffe applicate sino al 31 dicembre 2002, con il 10 gennaio 2003 si è registrato un incremento di circa il 27 per cento, dovuto al tasso di inflazione programmata per lo stesso anno (1,4 per cento), al parametro X della formula del *price-cap* (20 per cento) ed all'applicazione dei sovrapprezzi dovuti per legge allo Stato (3 vecchie lire per i veicoli leggeri e 9 vecchie lire per i veicoli pesanti), oltre che dall'IVA (20 per cento);

rispetto alle tariffe applicate sino al 31 dicembre 2003, dal 10 gennaio 2004 si è registrato un ulteriore incremento di circa il 28 per cento, dovuto al tasso di inflazione programmata per lo stesso anno (1,7/ per cento), al parametro X della formula del *price-cap* (20 per cento) ed all'applicazione dei sovrapprezzi dovuti per legge allo Stato (3 vecchie lire per i veicoli leggeri e 9 vecchie lire per i veicoli pesanti), oltre che dall'IVA (20 per cento), a cui seguirà nel 2005 un annunciato ulteriore aumento tariffario del 10 per cento circa. Nel 2006 e 2007 invece l'incremento tariffario è legato al parametro X già fissato in convenzione (0,72) per il primo anno e (0,67) per il secondo;

nel quinquennio 2003-2007 si registrerà un incremento tariffario di oltre il 70 per cento rispetto alle tariffe applicate sino al 31 dicembre 2002;

l'A.T.I. aggiudicataria Autostrade s.p.a.-Toto s.p.a. (oggi Strada dei Parchi s.p.a.) si è impegnata, in sede di gara, a realizzare, nei primi due anni di concessione (2003-2004):

a) investimenti di manutenzione straordinaria per un importo lordo di vecchie lire di 123.182.420.000;

b) investimenti di manutenzione ordinaria per un importo di vecchie lire 95.633.828.000;

c) l'adeguamento e il completamento delle tratte Villa Vomano-Teramo e Via Palmiro Togliatti-Barriera Roma-Est,

nonché a riconoscere all'ANAS un canone mediante il pagamento di 28 rate annuali dell'ammontare di 108,59 miliardi di vecchie lire ciascuna (2003-2030);

rilevato che:

nella relazione della Corte dei Conti al Parlamento sulla gestione finanziaria dell'Anas per l'esercizio 2001 si censura il comportamento dell'Anas nei confronti della gara per l'affidamento della concessione di costruzione e gestione delle Autostrade A24 e A25. Secondo la Corte dei Conti «la procedura è stata caratterizzata da varie anomalie» a partire dalla scelta di procedere alla concessione «quando la gestione era ormai risanata e suscettibile di divenire redditizia». Inoltre, sempre secondo la Corte dei Conti, la gara ha conosciuto tre eventi anomali: per primo sono stati riaperti i termini per la presentazione delle offerte dopo che al bando si era presentato un solo offerente (concessionaria Salt); per se-

condo «il bando di gara che prevedeva il sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa è stato revisionato dopo la presentazione dell'offerta della Salt», e, terzo, «il bando di gara poneva a carico del vincitore l'onere di 50 miliardi per le spese consequenziali al contenzioso afferente alla gara». Da sottolineare che questa anomala gara d'appalto è stata aggiudicata alla Società Autostrade e alla Società Toto ed il relativo provvedimento concessorio è stato approvato con decreto-legge del 4 aprile 2002;

non sono state realizzate opere di riqualificazione ed ammodernamento tali da determinare un miglioramento della sicurezza stradale e della qualità dei servizi offerti all'utenza, né sono stati avviati e, a quanto risulta, neanche progettati, i lavori, da completarsi nel quinquennio 2003-2007, previsti nelle tratte Villa Vomano-Teramo e Via Palmiro Togliatti-Barriera Roma-Est regolati dalla legge 109/94 e successive modificazioni, come indicato nel bando di gara;

i rincari dei pedaggi, pesantissimi, hanno provocato la preoccupazione del mondo della produzione, del lavoro e delle istituzioni laziali e abruzzesi nonché la protesta spontanea, forte e giustificata, dei cittadini, sfociata anche in episodi di disobbedienza civile;

gli aumenti praticati penalizzano l'intera economia abruzzese e laziale e colpiscono soprattutto le già debolissime zone interne e montane che hanno nelle Autostrade A24 e A25 – espropriate per la pubblica utilità – le uniche reali vie di collegamento con il Tirreno e l'Adriatico e con le fondamentali direttrici di traffico Nord-Sud,

si chiede di sapere:

se il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti non ritengano che i mancati investimenti e il mancato incremento della qualità del servizio offerto dal concessionario a fronte degli incrementi tariffari comunque riconosciuti annualmente dal Governo configurino una inadempienza grave nonché un danno nei confronti degli utenti della società Strada dei Parchi;

se il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti abbiano esercitato adeguate forme di controllo sul rispetto del piano finanziario da parte della concessionaria società Strada dei Parchi;

quali siano gli interventi che i Ministri in indirizzo intendano adottare in ordine alla decadenza della concessione della società Strada dei Parchi, assegnata in palese violazione dell'articolo 11 della legge n. 498 del 23.12.1992, e successive delibere CIPE, riguardo all'equilibrio dei piani finanziari delle società concessionarie di Autostrade e, nel caso in questione, assegnata a seguito di un'offerta in sede di gara non ritenuta anomala per eccesso di rialzo;

se non ritengano di dover assumere con urgenza ogni utile iniziativa per sospendere gli aumenti praticati dalla società Strada dei Parchi s.p.a.;

se ritengano opportuno altresì provvedere in merito alle questioni evidenziate a brevissima scadenza, e che venga definito il controllo

sul settore delle autostrade in concessione tramite Authority di settore, anche e segnatamente composta ed integrata dai rappresentanti delle Regioni interessate alle singole arterie autostradali.

(3-01385)

ZANDA. – *Ai Ministri delle comunicazioni e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

in coincidenza con l'avanzamento dell'*iter* parlamentare del disegno di legge di riforma del sistema radiotelevisivo (il cosiddetto «disegno di legge Gasparri»), che fissa per il 1° gennaio 2004 l'avvio del processo di privatizzazione della RAI, hanno preso a circolare alcune stime del valore economico dell'azienda pubblica;

in particolare, un articolo pubblicato sul «Sole 24 Ore» del 24 luglio 2003 (pag. 12) riferisce delle stime effettuate da due società di analisi finanziaria, che hanno a tal fine utilizzato metodologie di calcolo basate rispettivamente sui multipli dei ricavi e sulle stime di crescita;

secondo tali stime, il valore del gruppo RAI sarebbe oggi compreso tra 2,1 e 3,17 miliardi di euro, valore che appare largamente inferiore rispetto a quello di analoghi gruppi e società radiotelevisivi europei, si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza delle citate stime e valutazioni circa il valore dell'azienda RAI e, in tal caso, se ne condividano l'entità e se concordino con le metodologie di calcolo utilizzate;

in particolare, in vista dell'ipotizzato avvio della privatizzazione dell'azienda radiotelevisiva pubblica, se il Governo abbia provveduto a disporre le necessarie analisi e valutazioni per la determinazione del valore di mercato dell'azienda RAI;

in caso affermativo, se non si ritenga di dover informare il Parlamento con la massima sollecitudine circa i risultati delle stesse analisi e i metodi e criteri di calcolo a tal fine adottati.

(3-01401)