

SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE, SULLE PROSPETTIVE E SULLE
POLITICHE DA ADOTTARE NEL SETTORE DELL'AUTO-
TRASPORTO MERCI IN ORDINE ALLA SCADENZA DEL
1992 (MERCATO INTERNO DELLA CEE)

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 26 GENNAIO 1988

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE**Audizione dei rappresentanti della società Autostrade.**

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>	CORAZZA	Pag. 14
BISSO (PCI)	13	FERRARI	13, 16
PICANO (DC)	11, 15	PASQUARELLI	10, 11, 12 e <i>passim</i>
SENESI (PCI)	14, 15	SCHIAVONE	4, 5, 13 e <i>passim</i>
VISCONTI (PCI)	12, 13		

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per la società Autostrade il presidente dottor Mario Schiavone, l'amministratore delegato dottor Gianni Pasquarelli, i direttori generali dottor Bruno Corazza e ingegner Mario Ferrari, accompagnati dal dottor Ruggero Borgia.

I lavori hanno inizio alle ore 16,30.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione, sulle prospettive e sulle politiche da adottare nel settore dell'autotrasporto merci in ordine alla scadenza del 1992 (mercato interno della CEE).

È in programma oggi l'audizione dei rappresentanti della società Autostrade: ascolteremo il presidente dottor Schiavone, l'amministratore delegato dottor Pasquarelli e i direttori generali dottor Corazza e ingegner Ferrari.

Vengono quindi introdotti il dottor Mario Schiavone, il dottor Gianni Pasquarelli, il dottor Bruno Corazza, l'ingegner Mario Ferrari, accompagnati dal dottor Ruggero Borgia.

Audizione dei rappresentanti della società Autostrade

PRESIDENTE. Rivolgo al dottor Schiavone e ai suoi collaboratori un vivo ringraziamento per avere aderito alla richiesta di informazioni da noi avanzata. Stiamo svolgendo un'indagine sullo stato dell'autotrasporto merci in Italia che - come voi sapete - dovrà affrontare la scadenza del 1992, come tutte le altre attività economiche e produttive.

Questo settore si presenta al suddetto appuntamento in uno stato di frammentarietà e con notevoli ritardi nei confronti delle politiche europee. Stiamo acquisendo una serie di dati per capire a che punto è fisiologicamente l'autotrasporto merci.

Vorrei allora rivolgervi tre domande. Si è parlato e si parla di squilibri tra offerta e domanda. Esiste certamente uno squilibrio in

questo senso, perchè lo sviluppo dell'autotrasporto merci è stato del tutto spontaneo e non programmato. La domanda infatti risente anche della crisi generale, dal momento che siamo di fronte ad una diminuzione del prodotto industriale. Voi - come rappresentanti della società Autostrade - siete tra coloro che forse ci possono dare statistiche più esatte relativamente all'autotrasporto merci nei diversi periodi. Vorremmo verificare se sul periodo di crisi economica si verifica in coincidenza una crisi dell'autotrasporto merci: voi, più di altri, potete controllare il passaggio dei veicoli che trasportano merci. Se ora non avete questi dati, ce li potete mandare in seguito; in particolare mi interesserebbe l'andamento degli ultimi dieci anni.

L'altro problema è quello della sicurezza. Circa tre anni fa l'Automobile Club pose a Stresa il tema della sinistrosità. Si parlava anche di un fatturato, ricavato dalle rapine dei TIR, di circa 1.000 miliardi. Non so quanto fosse esatta una cifra simile, ma indubbiamente non riguardava solo le autostrade, perchè molti furti avvengono al di fuori di esse. Tuttavia vorremmo sottoporvi questo problema della sicurezza per sapere se è ipotizzabile una politica che, oltre alle strade, preveda dei parcheggi controllati e custoditi.

Inoltre, sempre in materia di sicurezza, loro sanno che la Comunità europea impone dei limiti di guida a livello di orari e quindi, in qualunque punto si trovi, l'autotrasportatore deve fermarsi al momento della decorrenza di questi termini. Gli autotrasportatori lamentano il fatto che le aree di servizio non sono sufficienti affinché loro possano adempiere a questo obbligo comunitario. Per di più esistono particolari aree più esposte alla rapina di altre, soprattutto in certe zone del Meridione, dalle quali se si riesce a portare via la «pelle» e il camion è già molto. Il problema dell'attrezzatura delle autostrade per la sicurezza e la confortevolezza degli autotrasportatori ci interessa da vicino. Sentimmo parlare una volta di progetti relativi a *motels* dotati di biancheria di carta «usa e getta», in modo da abbassare i prezzi di costo e consentire un veloce riposo agli autotrasportatori.

La terza domanda riguarda la politica tariffaria. Vorrei sapere se loro ritengono che,

concentrando di notte (riferisco delle considerazioni provenienti dal mondo dell'autotrasporto) il traffico merci e abbassando le tariffe notturne rispetto a quelle diurne, si possa raggiungere una maggiore scioltezza del traffico passeggeri di giorno e quindi prevedere una migliore distribuzione del traffico globale.

SCHIAVONE. Affronterei soprattutto i temi di carattere più generale, lasciando all'amministratore delegato e alla dirigenza di vertice qui presente le risposte più particolari sulle domande che hanno un contenuto specifico.

Abbiamo già fornito alcuni elementi, ma vorrei arricchirli. Mi riferisco a due argomenti e la sede è troppo ghiotta per poter perdere l'occasione di alcune riflessioni a titolo di premessa. Abbiamo fornito dati sul nostro atteggiamento in relazione agli orientamenti che vanno emergendo nell'ambito della Commissione CEE ai fini della razionalizzazione delle misure antidistorsive in campo comunitario. Il 1992 è un appuntamento importantissimo; è una data che peraltro si approssima molto rapidamente.

Dovremmo cercare di portare avanti i nostri programmi nei tempi in cui li prevediamo. Il potenziamento della rete di comunicazioni in generale e di quella dei trasporti in particolare diventa certamente un presupposto indispensabile per il processo di effettiva unità economica della Comunità. Dichiarazioni di buona volontà ne sono state fatte tante per cercare di accelerare la situazione in modo da portare l'Italia in una posizione particolarmente competitiva.

Vorrei fare riferimento a un settore molto vicino a noi, interessato ai programmi delle autostrade. Le industrie italiane di dimensioni internazionali sono poche e mancano nel settore delle costruzioni civili in cui operano aziende che attendono allo svolgimento della politica degli investimenti nelle autostrade e, più in generale, alla partecipazione ai grandi programmi di lavori pubblici del Paese. In questo campo imprese di dimensioni europee, cioè che superano i 2.000 miliardi di fatturato, non ne abbiamo. La prima impresa italiana nel settore delle costruzioni è intorno al diciassettesimo posto nella graduatoria europea. Ovviamente questo rappresenta un punto di notevole debolezza.

Il ritardo nell'attuazione dei nostri programmi di investimento nell'ambito dei lavori pubblici, fra i quali rientrano quelli autostradali, fa correre il rischio di aprire alle imprese europee il nostro mercato nel 1992; un mercato importante, giacché i programmi di investimento vanno molto lentamente.

Abbiamo già una impresa tedesca che lavora per la società Autostrade, la Holtzmann, che è una azienda con un fatturato superiore a 3.000 miliardi. Essa è riuscita ad aggiudicarsi un lotto sulla Fiano Romano-San Cesareo. Non credo che questo sia un caso isolato, mentre non vi sono esempi di imprese italiane che lavorano all'estero.

PRESIDENTE. Quando parla di paesi esteri, si riferisce all'Europa?

SCHIAVONE. Parlo del mercato comunitario e in generale dell'Europa.

Un pericolo reale, quindi, è che il nostro mercato possa diventare un pascolo importante. Si può cercare di favorire un processo di crescita delle nostre imprese, che dimostrano peraltro forte dinamismo imprenditoriale, impegnandole, nel più breve tempo possibile, nell'attuazione di programmi di lavori pubblici in generale e di infrastrutture autostradali in particolare. Ritengo rilevante, perché i nostri programmi possano andare avanti, fare una riflessione sul quadro giuridico entro il quale le decisioni operative di organismi come la società Autostrade debbono trovare una collocazione.

È un problema di grande importanza soprattutto per una società per azioni, cioè per una impresa che opera sul mercato - sottoposta quindi alle regole del codice civile - con lo scopo di gestire una rete in regime di economicità. E questo è un primo riferimento che voglio fare alla centralità del bilancio e del conto economico. La società Autostrade non è libera, ovviamente, di poter fissare il prezzo dei servizi che rende, giacché la sua funzione è pur sempre quella di gestire una infrastruttura al servizio della collettività.

Si debbono quindi conciliare due esigenze apparentemente discordanti: il fine, cioè l'interesse pubblico, da una parte e l'adozione di criteri privatistici dall'altra. Si deve cioè far

convivere una società per azioni con le regole del codice civile e con una disciplina amministrativa molto incisiva derivante dal rapporto di convenzione (concedente-concessionaria), il che comporta dover sottoporre quelli che sono gli atti più importanti della società al controllo preventivo della pubblica amministrazione. D'altra parte l'istituto della concessione è stato ideato proprio per trasferire compiti propri della pubblica amministrazione ad organismi dotati di capacità imprenditoriale, flessibili e duttili; la concessione di costruzione e di esercizio è infatti l'esempio più tipico di decentramento operativo dello Stato.

Vorrei sottolineare, signor Presidente, la grave situazione di emergenza, che è ai limiti del collasso, in cui si svolge il trasporto sulla rete autostradale. Tale situazione è dovuta ai seguenti fattori: al blocco delle costruzioni, durato circa un decennio (dal 1975 al 1985); all'incremento notevole del traffico che solo nel triennio 1985, 1986 e 1987 è aumentato del 7,5 per cento annuo, ossia circa il triplo del tasso di sviluppo del prodotto interno lordo. Occorre avviare quindi un programma di investimenti consistenti - secondo le nostre previsioni dovrebbe aggirarsi intorno ai 20.000 miliardi (comprensivo degli introiti delle società partecipate) - in modo da poter fronteggiare la domanda futura. Infatti, nei prossimi dieci anni la domanda crescerà del 30-40 per cento. Tale previsione si basa sul tasso di sviluppo del prodotto interno lordo e sul mutamento delle abitudini degli italiani (maggiore mobilità per esigenze diverse, soprattutto turistiche). Questo è un traguardo importante al quale noi dovremo cercare di uniformare il nostro ritmo di investimenti. Per quanto riguarda le autostrade, devo far presente che si sta verificando un fenomeno molto particolare. Il fatto che il traffico sia cresciuto in misura così rilevante rispetto al prodotto interno lordo significa che sta cambiando qualcosa nelle abitudini degli italiani, che forse merita di essere analizzato (ad esempio, ogni fine settimana vi è un esodo); a questo vi è da aggiungere una crescita nella domanda del trasporto merci. Ovviamente, quest'ultima crescerà nella stessa misura del tasso di sviluppo del prodotto interno lordo, non avrà quell'in-

cremento registrato nel traffico passeggeri per i quali il mutamento di abitudini può incidere in modo difficilmente definibile. Per quanto riguarda le merci, infatti, prevediamo un incremento di traffico - ripeto - adeguato al tasso di sviluppo del PIL. Quindi se già oggi viviamo in una situazione di emergenza, si può immaginare quali saranno le prospettive future quando dovremo far fronte ad un incremento del traffico di circa il 30-40 per cento.

PRESIDENTE. Avete ipotizzato una eventuale ripresa del traffico ferroviario?

SCHIAVONE. Stavo appunto per parlare di questo. Ovviamente le esigenze di cui parlavo prima possono essere affrontate nel momento in cui si potrà fare affidamento sulle altre modalità di trasporto, perchè il piano decennale e generale dei trasporti prevede l'intermodalità, la crescita del traffico ferroviario. C'è da dire però - ripeto - che ci troviamo di fronte ad una crescita della domanda che è dell'ordine del 30-40 per cento; quindi ci auguriamo che le ferrovie possano in qualche maniera acquisire buona parte di questo traffico in più, soprattutto per quanto concerne le lunghe distanze. Si tratta di vedere con quale ritmo procederanno i programmi di potenziamento delle ferrovie.

I nostri investimenti, nonostante le molte difficoltà che incontriamo, proseguono ugualmente. Abbiamo previsto la totale realizzazione dei nostri programmi di potenziamento e di completamento autostradale nel giro di 6-7 anni; forse potremmo impiegare qualche anno in più, ma arriveremo senz'altro alla meta. Il nostro augurio è che anche le altre modalità di trasporto possano dare un contributo a quelle che saranno le esigenze future del trasporto in Italia. Le difficoltà che noi incontriamo non sono di carattere finanziario, giacchè gli stanziamenti derivanti dal contributo pubblico ci sono; inoltre non vi è carenza di autofinanziamento, dato che la nostra società è nelle condizioni di finanziare in modo consistente i propri programmi. Il programma della società Autostrade infatti prevede una spesa di circa 10.000 miliardi, mentre il contributo dello Stato dovrebbe aggirarsi intorno ai 3.000 miliardi. Gli investimenti delle società parteci-

pate ammontano complessivamente alla stessa cifra. Tutto ciò sta a significare che lo sforzo di autofinanziamento sarà estremamente consistente. Quindi non sono le necessità finanziarie a condizionarci e nemmeno le proposte, perchè siamo in grado, con la nostra organizzazione di carattere tecnico, di poter formulare progettazioni di ordine generale e specifiche su quelli che sono i temi che ci troviamo di fronte. Dunque non vi è carenza di capacità di progettazione; allora quali sono i condizionamenti? Mi riferisco ai numerosi condizionamenti esterni sui quali dobbiamo riflettere, e questa mi sembra la sede più giusta per una riflessione su di essi.

Si usa parlare dei «timbri» necessari per poter partire, una volta che la progettazione diventa un fatto definitivo. I timbri presuppongono altrettanti atti amministrativi. Il Direttore generale dell'ANAS ne contò tredici l'anno scorso. La soggettività della natura giuridica di questi atti è importante; provengono da tre livelli istituzionali, cioè dalla Pubblica amministrazione (Amministrazione centrale), dalle Regioni e dai comuni.

Sono aumentate le competenze in materia di opere pubbliche peraltro in modo frammentario. Abbiamo alcuni Ministeri che fin dall'origine si occupavano dei lavori pubblici, come il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero del tesoro; ad essi si sono aggiunti il Ministero per i beni culturali, quello dell'ambiente e il Ministro per le aree urbane. I poteri di questi ultimi non sono consacrati da una prassi che deve ancora crearsi.

Non sono atti di poco momento, giacchè sono essenziali e molto pregnanti da un punto di vista giuridico, perchè sono autorizzazioni, approvazioni e pareri del Consiglio di Stato, previsti dalle convenzioni e dalle modifiche delle convenzioni stesse.

La carenza di coordinamento tra il potere centrale e quello delle Regioni (che rivendicano anche esse autonomia sempre maggiore) e l'orientamento dimostrato nella ricerca della unanimità dei pareri dei comuni interessati rendono tutto più complicato e difficile.

I pareri dei comuni sono spesso subordinati all'accoglimento o meno della realizzazione di un cavalcavia, della costruzione di un tratto autostradale, eccetera.

Il comportamento dei Ministeri, delle Regioni e dei comuni è certamente ispirato a finalità di interesse pubblico; non creano certo, di proposito, intralci, giacchè la difesa del territorio e dell'ambiente (essendosi alterati nel tempo i rapporti fra l'uomo, l'ambiente, lo spazio e la natura) richiede molta cura e molti accorgimenti. Non neghiamo la validità di un orientamento a difesa del paesaggio e dei valori storici, ma ci preoccupiamo della necessità di un coordinamento rapido in questa materia. Non possiamo consentirci ritardi, proprio in virtù delle affermazioni or ora fatte.

Di fronte ad una domanda così consistente di trasporto nel futuro, non possiamo perdere altro tempo. Abbiamo sotto gli occhi un processo di profonda trasformazione dell'economia; la crescita, per essere assecondata, abbisogna che i programmi di potenziamento e completamento della rete autostradale vadano avanti in tempi rapidi. Stiamo per affrontare la fase «storica» delle autostrade di terza generazione, che dovranno assicurare più qualità, più sicurezza e più *comfort* rispetto alle attuali autostrade. I nostri programmi prevedono abbondanti investimenti proprio nella direzione indicata.

È quanto meno contraddittorio avere più Stato e più burocrazia per le società concessionarie in un periodo in cui l'industria italiana invoca l'esatto contrario; è chiaro che soltanto sburocratizzando sarà possibile accelerare i tempi di attuazione degli investimenti.

Il comparto delle costruzioni civili deve essere considerato molto importante e significativo, anche ai fini occupazionali, in quanto in quelli a tecnologia molto avanzata si continua ad espellere ancora mano d'opera. I lavori autostradali che realizzeremo, pur comportando aggiornamenti di carattere tecnologico per la sicurezza, per il miglioramento del tenore di vita e del *comfort* autostradale, richiederanno una forte terziarizzazione non disgiunta da un incremento dei livelli occupazionali. Sicchè, considerando gli atti amministrativi in questione particolarmente qualificanti e pregnanti - perchè le autorizzazioni rappresentano sempre atti ad alto contenuto discrezionale e non di ordinaria amministrazione -, ci rendiamo conto che far convivere le

imprese con il codice civile e le procedure amministrative diventa un problema sempre più complicato.

Ho voluto insistere su questi concetti perchè ritengo che occorra guardare con molto interesse alla difesa dello strumento della concessione, potendosi esso rivelare utilissimo, se non indispensabile, per la soluzione di altre problematiche riguardanti infrastrutture di interesse pubblico in generale. Infatti lo strumento della concessione rappresenta il mezzo attraverso il quale lo Stato può operare, trovando oggettive difficoltà ad agire attraverso la propria organizzazione diretta e indiretta. Non sarebbe possibile per lo Stato, così come funziona attualmente, raggiungere gli obiettivi che si propone di realizzare nel campo dei lavori pubblici.

Riteniamo che la difesa della nostra imprenditorialità debba essere fatta sul fronte dei condizionamenti esterni, alleggerendoli quanto più possibile e trovando forme più moderne di controllo; infatti i condizionamenti esterni rendono la società Autostrade e le altre concessionarie diverse dalle altre società per azioni quotate in borsa, poichè esse patiscono limitazioni che si riflettono poi sull'economicità di gestione.

Prima di parlare della difesa della politica tariffaria, vorrei ricordare, come esempio emblematico, lo svolgimento di un incontro al quale era presente anche lei, signor Presidente, il 21 gennaio, sul problema dell'attraversamento dell'Appennino.

Intorno a quel tavolo sedevano la società Autostrade, il Governo in tutte le sue articolazioni, i vertici delle regioni Toscana ed Emilia-Romagna; sono emerse diversità di vedute sulla procedura seguita per la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) e un contrasto aperto tra l'ANAS e il Ministero per l'ambiente sulla composizione della apposita commissione, nella quale non figura inserito il rappresentante dell'ANAS. È emerso un grosso rischio, riscontrato dal neo-presidente Solego, il quale ha affermato come sia possibile andare incontro alla ripetizione della procedura già svolta per il VIA. Infatti il disco verde del Ministero per l'ambiente potrebbe non significare nulla, dal momento che l'Azienda di Stato potrebbe non essere d'accordo sul tracciato

proposto. Verificandosi questa ipotesi, per motivazioni di carattere tecnico, il VIA andrebbe ripetuto. È una prospettiva avvilente per chi come noi si trova di fronte al problema di mantenere in esercizio un percorso sempre più difficile e rischioso per la vita di coloro che vi transitano. Pur di evitare dilazioni la nostra società ha accettato le osservazioni formulate dalla commissione come se fossero delle vere e proprie prescrizioni. Cerchiamo dunque di vedere se, da un punto di vista tecnico, è possibile assecondare l'orientamento emerso, teso a realizzare il potenziamento di questo tratto con una terza corsia quanto più possibile in sede, mentre abbiamo dichiarato la disponibilità ad accantonare il principio di una selezione del traffico che avrebbe potuto essere effettuata attraverso la costruzione di una camionale. A noi sta tutto bene, l'importante è comunque poter procedere. Abbiamo chiesto - lo ha fatto l'azionista - la formazione di un gruppo di lavoro permanente che, nella sostanza, senza nulla togliere alle competenze delle pubbliche amministrazioni, dovrebbe svolgere le funzioni di sportello unico operativo. Speriamo che così avvenga, anche se dai prevedibili comportamenti poco concludenti di coloro che costituiranno tale commissione (gli esempi del passato sono tanti) può manifestarsi il timore che non si pervenga all'effetto sperato, che è quello del superamento degli ostacoli che ancora si frappongono alla realizzazione dell'opera. È una *via crucis* cominciata da anni, da quando nel 1983 un comitato d'esperti formulò una serie di indicazioni tecniche finalizzate al mantenimento in esercizio di quella tratta. Se si pensa che, su una complessiva spesa di manutenzione della rete dell'ordine di 300-400 miliardi di lire, la sola manutenzione della tratta in questione supera i 60 miliardi di lire, si può avere l'idea di cosa significhi conservarla in vita.

Passo ora ad un altro tema. La difesa dell'impresa, lo dico chiaramente, passa attraverso il mantenimento del pedaggio. Da qualche parte si trae lo spunto dalle file ai caselli, dagli intasamenti, dal collasso autostradale per proporre l'abolizione del pedaggio, sostenendo fra l'altro che la prestazione offerta non è più all'altezza del prezzo pagato. Questa affermazione è purtroppo vera perchè l'autostrada

ha perso molto in termini di efficienza, ma il blocco dal 1975 al 1985, che si è rivelato un errore clamoroso, non è stato voluto da noi. Prima di soffermarmi su questo punto però vorrei fare una premessa, concernente la politica delle tariffe con particolare riguardo al trasporto delle merci. I costi di trasporto incidono sulla struttura dei costi complessivi, giacchè entrano nei costi di produzione dell'intero sistema produttivo. La manovra tariffaria ha sempre privilegiato l'autotrasporto merci che in proporzione paga molto meno dei passeggeri. La logica è stata quella di dare un sostegno allo sviluppo economico attraverso il contenimento dei costi diretti ed indiretti della produzione: dai salari al trasporto. Si è voluto anche incentivare, all'origine, la presenza in autostrada degli autoveicoli pesanti per il trasporto merce. Con riferimento a questo tipo di trasporto il pedaggio ha un'incidenza veramente marginale, insignificante, sul costo complessivo per tonnellata trasportata: (0,5 per cento circa). Per converso, devo sottolineare che è fortissima la differenza del costo d'uso dell'infrastruttura tra merci e passeggeri, per i limiti di peso per asse consentito ai veicoli merci. In taluni casi la tariffa non copre il costo d'uso delle sole pavimentazioni ed opere d'arte. Questo è un dato sintomatico e da qui nasce anche il nostro interesse a che buona parte di questo traffico abbia a passare alle ferrovie. Se dunque le ferrovie si approprieranno di una quota di questo traffico non deriverà alcun nocumento al conto economico delle autostrade. Quanto ho detto serve anche a chiarire che non vi sono rapporti di concorrenza tra noi e le ferrovie. Al contrario, considerato che ora il traffico su mezzi gommati di passeggeri e merci è di circa l'80 per cento del totale, noi ci auguriamo che le ferrovie, sulla lunga distanza, abbiano ad aumentare la propria quota di traffico. Il supporto ferroviario si appalesa, a mio modo di vedere, assolutamente indispensabile.

Tornando ora al mantenimento del pedaggio, esso deve assicurare, attraverso un'accorta politica tariffaria, la copertura dei costi marginali d'esercizio, ossia la manutenzione della pavimentazione e delle opere d'arte e i costi di esazione, di quelli di ammortamento dei debiti che si vanno contraendo o si sono

già contratti per la realizzazione delle opere, nonchè garantire la remunerazione del capitale sociale. Poichè, infatti, ci siamo quotati in borsa, ci attendiamo una politica tariffaria coerente che consenta alla società Autostrade, che - cerchiamo di non dimenticarlo - appartiene allo Stato e all'IRI, di far fronte agli impegni assunti.

Avviandomi alla conclusione desidero evidenziare, signor Presidente e onorevoli senatori, che il pedaggio è il prezzo d'uso delle infrastrutture e che esso non ha nulla a che fare con la tassa d'uso. Lo sottolineo perchè la tassa d'uso è uno strumento fiscale che, come tale, secondo inglesi e tedeschi è da eliminare nella futura organizzazione del regime fiscale comunitario diretto a cancellare distorsioni nella libera circolazione dei beni e delle persone nei paesi membri. Mettere sullo stesso piano il prezzo d'uso dell'autostrada con lo strumento fiscale costituito dalla tassa d'uso costituisce un equivoco di fondo che, ovviamente, dal punto di vista del principio non regge. Il pedaggio è la fonte attraverso la quale gli investimenti autostradali hanno trovato la copertura maggiore del fabbisogno finanziario delle concessionarie, cioè l'autofinanziamento, al quale ho fatto riferimento poc'anzi, sottolineando che più di 8.000 miliardi di circa 12.000 che occorreranno per la realizzazione del programma della società Autostrade verranno dall'autofinanziamento, semprechè alla base di quest'ultimo vi sia un pedaggio e una politica tariffaria adeguati.

Consentitemi una considerazione finale sull'essenzialità della funzione del pedaggio per l'impresa Autostrade: una caratteristica veramente peculiare su cui ruota l'attività di un'impresa (in questo caso, in particolare, della società Autostrade) è quella del rapporto tra il prodotto o servizio e il suo prezzo. È proprio nel migliorare tale rapporto che l'impresa autostradale trova i più forti impulsi. Il sistema del pedaggio - che è alla base dei ricavi, del margine operativo lordo (cioè, differenza tra ricavi e costi operativi), del risultato netto (depurato dagli ammortamenti, oneri finanziari ed imposte) e quindi della centralità del bilancio e del conto economico - consente proprio tale collegamento diretto servizio-prezzo, ed è la condizione essenziale

per l'applicazione di capacità imprenditoriali nella gestione di un servizio pubblico. Ogni diverso sistema di reperimento delle risorse che spezzi questo rapporto diretto tra il servizio reso ed il suo prezzo equivale di fatto a rinunciare ai benefici insiti nella gestione imprenditoriale del servizio pubblico. Questo rapporto è fondamentale e un'impresa che ragioni in termini imprenditoriali, che ha una cultura alle spalle di carattere aziendale, che sta sul mercato e ne affronta i rischi, come una qualunque altra società per azioni, deve avere continuamente presente il rapporto tra questi elementi: il servizio, il suo costo ed il prezzo da realizzare per compensare il costo stesso.

D'altra parte, i vantaggi acquisiti dalla collettività si traducono in cifre abbastanza significative e sono documentabili. Nel corso della sua ormai più che trentennale attività la società Autostrade ha potuto abbinare l'attività di costruzione e di adeguamento degli impianti a quella della gestione della rete, il tutto con un onere a carico dello Stato pari al 9 per cento circa del costo complessivo degli investimenti realizzati a tutto il 1987 compreso.

Alla fine del 1987 (quindi poche settimane fa) il costo sostenuto dalla società per la realizzazione delle immobilizzazioni tecniche di cui è concessionaria ammonta a circa 5.700 miliardi (valore storico), a fronte dei quali i contributi dell'ANAS e degli altri enti pubblici sono soltanto di 500 miliardi.

I rimanenti 5.200 miliardi sono coperti per circa la metà dagli ammortamenti fin qui effettuati a carico della gestione di rete, mentre l'altra metà è destinata ad essere ammortizzata nei futuri esercizi del periodo concessionale, perchè abbiamo ancora un margine temporale rispetto alla scadenza della concessione nel 2018; entro quell'anno saremo in condizione di poter ammortizzare gli altri debiti contratti, il tutto nella misura - lo ribadisco - di 5.200 miliardi a fronte dei suddetti 5.700 miliardi (preciso che, quando parlo di 500 e 5.700 miliardi, mi riferisco a valori omogenei).

Va osservato infine che il valore reale della rete, espresso in lire correnti, cioè quanto vale la rete autostradale, può valutarsi nell'ordine di circa 40.000 miliardi, per la cui realizzazione lo Stato ha investito 500 miliardi di lire.

Vorrei ricordare che la società Autostrade, il cui capitale sociale è di 1.180 miliardi, è ormai da considerare tra le prime dieci imprese italiane.

I vantaggi della gestione a pedaggio sono ulteriormente evidenziati dalla capacità di autofinanziamento annuale: attualmente per la società Autostrade le risorse della gestione consentono un volume di autofinanziamento di 500 miliardi di lire - parliamo, onorevoli senatori, di una società che gestisce un servizio pubblico e non di una società che produce manufatti - che vengono destinati per la copertura integrale del fabbisogno per rimborso dei debiti in scadenza e per una quota da destinare, invece, al fabbisogno prodotto dai nuovi investimenti, con la conseguenza di contenere la necessità di nuovo indebitamento, perchè, ottenendoli dall'autofinanziamento, sono mezzi generati dall'impresa. Quindi l'impresa, attraverso l'autofinanziamento, genera buona parte di quanto occorre per il rimborso dei debiti contratti, di debiti che si contraggono durante la costruzione dell'opera poichè è in quel periodo che bisogna finanziare le opere; il rientro, poi, avviene attraverso il pagamento del pedaggio da parte dell'utente. È stato questo il meccanismo che finora ha fatto funzionare tutto.

Mi rendo conto che buona parte di queste mie considerazioni esprimono concetti ovvi per la Commissione lavori pubblici del Senato, tanto più che proprio questa Commissione ebbe ad esprimere parere favorevole al piano decennale dei trasporti il 5 aprile 1986, a condizione che «per il settore delle autostrade in concessione venga urgentemente completata l'analisi dei piani finanziari della società concessionaria per procedere alla razionalizzazione della materia tariffaria» (e questo si sta facendo poichè vi è una commissione che ha già elaborato una serie di dati e valutazioni), «nella garanzia del rispetto delle norme convenzionali, anche al fine di favorire adeguati margini di finanziamento». Quindi, questa Commissione ha già posto l'accento sulla necessità che la società Autostrade continui ad avere adeguati margini di finanziamento.

Ho raccolto in un fascicolo i pareri espressi dalla competente Commissione della Camera

e dal CIPE sullo stesso argomento per avere un quadro il più completo possibile.

Non vorrei essermi dilungato troppo, ma questa era un'occasione molto importante per noi.

PASQUARELLI. Ringrazio il Presidente per le quattro domande che ci ha rivolto e che definirei pertinenti e stimolanti. Alle questioni da lui sollevate aggiungo quella relativa ai pedaggi.

Per quanto riguarda la dinamica storica del traffico merci, le manderemo cifre precise relativamente a questo aspetto. Però vorrei far tesoro di una esperienza, risalente al periodo in cui gestivo una società che vendeva pubblicità. La dinamica del fatturato della pubblicità era inversamente proporzionale a quella del prodotto interno lordo, perchè, quando il ciclo economico si abbassava, le imprese, per forzare la domanda, investivano di più in pubblicità. Per quanto riguarda invece la domanda dei trasporti, ci troviamo in un rapporto proporzionale. Se il ciclo economico svetta verso l'alto, la domanda dei trasporti si sintonizza su questa tendenza.

A proposito della sicurezza stradale, si tratta di un problema grave. Vorrei allora ricordare che dal 1972 al 1985 il traffico sulla nostra rete autostradale complessivamente è cresciuto del 119 per cento; in particolare quello merci è aumentato del 73 per cento. L'anno scorso sono passati 300 milioni di veicoli attraverso la nostra rete; cinque anni prima il numero complessivo arrivava a 120-130 milioni di veicoli. Quindi siamo di fronte a un aumento imprevisto e imprevedibile, a fronte di infrastrutture costruite negli anni '60 con le logiche prospettive di quel decennio.

Come cercare di fronteggiare questo fenomeno? Credo sia opportuno che i senatori sappiano di un colloquio che recentemente abbiamo avuto con il Capo della polizia, perchè le problematiche sollevate dal Presidente mi pare riguardino prevalentemente la polizia stradale. Il Capo della polizia diceva che in Italia esistono numerosi problemi; abbiamo paura dell'AIDS e di altri fenomeni di questa natura, giustamente; però sulla strada muoiono 4.500 persone: è una sorta di ecatombe, di genocidio. Come farvi fronte?

L'esame dei dati ci dice che nel 92 per cento dei casi i morti sono il risultato dell'imprevidenza o dell'incapacità di guida, per cui vi è la necessità di convogliare le pattuglie di polizia per la prevenzione di questo fenomeno. Stiamo facendo di tutto per trovare dei marchingegni elettronici che assicurino la deterrenza senza impegnare un maggior numero di pattuglie di polizia stradale, in modo che queste possano essere indirizzate a combattere il crimine esistente.

L'autostrada è una sorta di grande città con tutte le problematiche di carattere delinquenziale tipiche delle grandi città. Stiamo cercando di risolvere il problema insieme alla polizia, ma bisogna tener presente che gli organici appunto della polizia non sono amplissimi. C'è bisogno di rinfoltire i quadri, ma tutto questo avviene lentamente, perchè a livello di retribuzione la polizia stradale subisce la concorrenza, ad esempio, del settore delle assicurazioni.

Come pensiamo di aiutare i camionisti a trovare una autostrada più umana? Abbiamo investito 400 miliardi dal 1987 al 1992 per questo fine. Umanizzare l'autostrada vuol dire fornire informazioni tempestive, per evitare il dramma dell'automobilista «ingabbiato» in una coda. Probabilmente una informazione che non si esaurisca alle nozioni di «Onda verde» (che è utile prima di partire, ma non durante il viaggio a causa del caos delle frequenze) può servire a risolvere questo problema.

Bisogna inoltre costruire parcheggi custoditi e, prima del prossimo esodo estivo, attrezzare circa 15 grandi parcheggi sull'Autostrada del sole. Vicino Pescara abbiamo attrezzato un'area di parcheggio per gli automobilisti. C'è la possibilità di telefonare e di prenotare alberghi da lì, oltre a potersi riposare un po', perchè l'autostrada mette sotto pressione il sistema nervoso. Però i miracoli non si possono fare dalla mattina alla sera: comunque la nostra strategia di fondo è questa.

Abbiamo avuto, tra l'altro, un incontro con i rappresentanti dei camionisti che sono d'accordo su questo programma e stiamo muovendoci assieme.

Sulla politica tariffaria riconosco che, quando si vede che il conto economico di una società è positivo, viene spontaneo chiedersi il

perchè dell'aumento delle tariffe. Proponiamo di aumentare le tariffe del 5,5 per cento, perchè il tasso di slittamento della moneta è del 5,5 per cento. Stiamo quindi difendendo il potere di acquisto reale della tariffa medesima. Abbiamo costi che quanto meno lievitano sulla base dell'aumento del costo della vita. In quella stessa interrogazione si diceva che il contributo dello Stato è del 68 per cento sulle opere che ci si prepara a costruire. Vorrei fare allora una precisazione; prendiamo il nostro piano autostradale che è di 1.000 miliardi in cinque anni. Sulla Rivarolo-Voltri il contributo dello Stato è del 68 per cento, ma tutti gli altri lavori relativi alle terze corsie sono completamente autofinanziati. Se le nostre tariffe devono anche permetterci di procedere agli investimenti, in modo che il contributo dello Stato sia ridotto al minimo, allora l'aumento del 5,5 per cento serve appena a coprire la lievitazione fisiologica dei costi, ma non permette di finanziare i suddetti investimenti.

PICANO. Avete previsto una detrazione per gli incrementi di produttività?

PASQUARELLI. L'incremento della produttività va diviso tra le aziende che producono beni e quelle che producono servizi. Queste ultime hanno un tasso di produttività fisiologicamente molto più basso rispetto alle prime.

Detto questo, vorrei fare un'altra osservazione. Nel nostro piano di investimenti, facendo la media aritmetica fra il contributo del 68 per cento sulla Rivarolo-Voltri, la variante del valico tra Firenze e Bologna e comprendendo tutto il resto, il finanziamento dello Stato si riduce al 25 per cento. Allora l'aumento della tariffa copre soltanto la lievitazione dei costi e lo Stato dovrebbe contribuire più massicciamente.

A proposito di tariffe vorrei fare qualche altra osservazione. Innanzi tutto non riesco a capire perchè il Parlamento europeo, nella battaglia sulla parificazione degli oneri gravanti sul trasporto, concentri poco opportunamente la sua attenzione sui costi del pedaggio autostradale. A questo proposito vorrei chiarire alcuni punti. Per prima cosa occorre tenere presente che sul costo del trasporto incidono i seguenti fattori: costo del carburante, tassa di

circolazione, assicurazione, spese per lubrificanti e riparazioni (per la manutenzione in generale), spese per il personale. Ora, parametrando alcuni dati riportati in una interessante tabella della CEE, relativi alle tasse di sdoganamento, ai pedaggi e al costo del carburante per ogni nazione europea, emerge che il costo del trasporto su camion in Italia è il più basso della Comunità europea. Infatti per un camion che percorra in un anno 100.000 chilometri nel proprio territorio nazionale abbiamo che il costo del trasporto in Italia è di 13.669.000 lire, in Inghilterra è di 23.025.000 lire e in Germania di 18.612.000 (in queste ultime due nazioni non si paga pedaggio); in Francia, dove esiste il pagamento del pedaggio, le spese sostenute da un camion che percorra 100.000 chilometri è di 17.000.000 di lire. Questi dati dimostrano che, nonostante il pagamento del pedaggio, il costo del trasporto su camion in Italia è il più basso d'Europa e la dimostrazione di ciò sta nel *deficit* cronico della bilancia dei noli italiani su strada. Tale *deficit* è dovuto principalmente alla concorrenza spietata dei vettori tedeschi e francesi che ci fanno concorrenza nel nostro stesso territorio, perchè da noi trovano il prezzo del gasolio molto basso e inoltre perchè non hanno i limiti tariffari che abbiamo noi. Quindi mi pare ridicolo che la battaglia sul mercato comune del trasporto venga combattuta solo in funzione del pedaggio, quando sappiamo benissimo che questo incide sul costo del trasporto solo per lo 0,5 per cento.

Vorrei rispondere ora al presidente Bernardi che chiedeva se riteniamo ipotizzabile una ripresa del traffico ferroviario. Mi rendo conto che il rapporto trasporto merci su gomma-trasporto ferroviario è alquanto squilibrato, infatti circa l'80 per cento delle merci viaggia su gomma. Questo squilibrio è cominciato a verificarsi intorno agli anni Sessanta quando si è scelto questo tipo di vettore; non voglio fare qui una retrospettiva storica per cercare di spiegare il perchè di questa scelta. Faccio solo presente che sarebbe nell'interesse generale del paese riequilibrare questo rapporto, soprattutto perchè facendo una proiezione della dinamica del trasporto ci risulta che negli anni Duemila la domanda aumenterà del 40 per cento, e poichè la domanda fa parte delle leggi

del mercato bisogna essere in grado di far fronte a questa domanda aggiuntiva di trasporto. Se, ad esempio, per andare da Roma a Milano, o viceversa, occorrono dalle 26 alle 43 ore (a seconda del tipo di merce) tramite ferrovia, è chiaro che si preferirà l'autostrada dato che con questa si impiegano solo 9 ore. Comunque in proposito vorrei chiarire che gli investimenti della società Autostrade non sono finalizzati a questa domanda aggiuntiva, ma a soddisfare meglio l'attuale livello della domanda.

Sul problema pedaggi si potrebbe credere che con l'eliminazione di questi si possa giungere ad una minore formazione di code e a minori rallentamenti in generale. Questo non è vero perchè i rallentamenti dovuti alla normale manutenzione delle autostrade, con le conseguenti deviazioni e formazione di colli di bottiglia, rimarrebbero ugualmente. Per quanto riguarda le code ai caselli, devo dire che anche queste sono necessarie per evitare gli intasamenti delle autostrade. Infatti, eliminando i pedaggi e le relative barriere la gente utilizzerebbe maggiormente le autostrade - con un aumento notevole del traffico - e in più vi sarebbe un accesso meno filtrato. I nostri tecnici stimano che fino a quando passano 2.600 veicoli per ora/km l'autostrada scorre, mentre al di sopra dei 3.500 veicoli per ora/Km l'autostrada tende ad intasarsi; attualmente questo limite viene superato per 142 giorni l'anno; qualora si eliminassero i pedaggi l'autostrada andrebbe in *tilt*, come dicono i nostri tecnici. Il casello funge quindi da filtro; gli automobilisti magari fanno 20 minuti di fila prima di entrare in autostrada, però sono compensati da un maggiore scorrimento del traffico. È anche per questa ragione che si stanno costruendo le terze corsie, perchè queste dovrebbero consentire il passaggio di 4.000 veicoli per ora/Km. Spesso si porta l'esempio della Germania con le sue strade a tre o a quattro corsie, ma teniamo presente che in quella nazione le autostrade sono state costruite negli anni Trenta, cioè prima della guerra, quindi avevano previsto il passaggio dei mezzi blindati. In Italia invece sono state costruite più tardi e solo per il trasporto di merci e passeggeri. Un'altra cosa da tenere presente è la possibilità per l'automobilista

italiano di scegliere fra l'autostrada o la strada statale. Nelle altre Nazioni, invece, le autostrade hanno preso il posto delle vecchie strade, quindi non vi è possibilità di scelta.

PRESIDENTE. Vorrei fare una domanda circa l'informatizzazione della rete autostradale. Ricordo che l'ex ministro Signorile disse che era allo studio un progetto per informare tempestivamente gli automobilisti in caso di rallentamento del traffico o di intasamenti autostradali. Questo progetto è ancora allo studio? Lo si sta perfezionando?

PASQUARELLI. La società sta promuovendo al massimo l'uso della *via-card* che attualmente viene usata solo dal 23 per cento dei nostri clienti. Ci siamo posti il traguardo del 40 per cento e, a quel punto, potremo introdurre porte automatiche in uscita, che dimezzeranno i tempi di attesa per il pagamento dei pedaggi. Contiamo, entro il 1988, di installare 50 porte automatiche in uscita.

In Olanda funziona molto bene un meccanismo messo a punto dalla Philips per il quale la vettura dovrebbe rallentare tra i 20 e i 30 chilometri e viene, per così dire, fotografata. Però questo presuppone un conto corrente bancario, un accredito automatico, e, pertanto, si rientra nella medesima problematica della *via-card*. In Finlandia ho notato che per 10-20 chilometri il meccanismo funziona, perchè tutte le strade vanno «coltivate» con sensori, ma la velocità sta diminuendo. Ho l'impressione che, su una rete come la nostra di circa 3.000 chilometri, ci porrebbe qualche problema anche perchè, a livello tecnico, è ancora in fase sperimentale.

VISCONTI. Ferme restando le caratteristiche delle autostrade, vorrei sapere qual è il volume massimo di traffico sopportabile con gli investimenti in programma. Faccio presente che la nostra indagine è mirata e sussistono tutti i problemi che lei ha posto, come Presidente, per l'esecuzione dei programmi, che non riguardano solo le autostrade in concessione.

Il nostro lavoro è più mirato; ferme restando le caratteristiche attuali della rete, vorremmo conoscere quale è il grado di assorbimento,

pur essendo tutti d'accordo sulla necessità che buona parte della merce in futuro dovrà essere trasportata in altro modo.

L'operazione dovrà avere un ritorno anche in termini economici, e domando fino a quale punto il contributo dello Stato può ridursi, permettendo ancora una certa remuneratività dell'operazione.

Che cosa si pensa nell'immediato di fare per alcuni tronchi autostradali che sono in una situazione di monopolio? Lei ha parlato di alternative, ma dalle mie parti non esiste; infatti la Napoli-Salerno, ad esempio, non ha più una strada statale, ma solo l'autostrada, senza possibili scelte. È opportuno vedere come calibrare opportunamente una politica tariffaria in alcune zone del Paese rispetto alle quali non sono praticabili itinerari alternativi.

SCHIAVONE. Circa l'ammontare dei contributi necessari allo svolgimento dei nostri programmi eviterei di tentare percentualizzazioni così particolareggiate, ma preferirei mettere in evidenza dati già emersi.

Il programma di potenziamento e di incremento della rete di competenza della società Autostrade ammonta a 12.500 miliardi, rispetto ai quali chiediamo un contributo dello Stato di 3.000 miliardi, quindi di circa il 27 per cento. Nei programmi futuri della società Autostrade tutte le terze corsie saranno potenziate. Nei dati complessivi è compreso il potenziamento e il completamento dei tratti già indicati dal dottor Pasquarelli, e gli stanziamenti per le terze corsie, nonché la Firenze-Bologna.

Per ogni autostrada viene elaborato un piano economico-finanziario. Ci sono esigenze di carattere sociale che lo Stato si pone come obiettivo e il riferimento è valido per varie società controllate dalle Autostrade. Il contributo dello Stato dovrebbe essere più consistente e più forte, perchè si tratta di affrontare una spesa di investimento - che è una spesa a valore corrente e attuale molto forte - con un traffico che nei primi anni non sarà sicuramente remunerativo. Il piano economico-finanziario, proiettato nell'arco della concessione, fornisce la possibilità di un equilibrio dei conti economici e di rientro dell'investi-

mento, attraverso forme di contribuzione di un certo ammontare.

PASQUARELLI. Con i pedaggi incassiamo circa 1.500 miliardi. In Europa non c'è società concessionaria che possa caricarsi del 100 per cento l'onere della costruzione di una autostrada.

SCHIAVONE. Non a caso abbiamo rilevato il tratto Napoli-Pompei-Salerno, in quanto riveste una grossa funzione strategica nella longitudinale tirrenica, che porterà da Ventimiglia a Reggio Calabria, sperando che non ci sarà la strozzatura attuale costituita dalla Salerno-Reggio Calabria.

FERRARI. Il senatore Visconti che percorre periodicamente l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno si renderà conto che quella, in effetti, non è un'autostrada.

VISCONTI. È una strada urbana.

FERRARI. Infatti, e questo complica terribilmente la vita ai progettisti perchè è una follia pensare di ampliarla in sede, nè si può realizzare una sopraelevata perchè ci sono problemi di ordine paesaggistico oltre che disposizioni precise del Ministero per la protezione civile. Non scordiamo, del resto, che a sinistra c'è il Vesuvio che non è affatto spento, a destra il mare e poi ancora la città. Quindi, se vogliamo sistemare quel tratto di strada, quella decina di chilometri in cui non è possibile «rosicchiare» qualcosa demolendo case o restringendo orticelli, non ci sono alternative, non resta che operare in sotterraneo, con i costi che ne conseguono. La SAM (la concessionaria di questa autostrada, di cui Autostrade è azionista di maggioranza) ha poi l'onere di sistemare caselli e stazioni e naturalmente di fare un progetto intelligente e razionale per portare il *comfort*, il coefficiente di servizio di quella strada allo stesso livello della restante rete.

BISSO. Io vorrei sapere qual è il costo complessivo del personale addetto all'esazione.

8^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN (26 gennaio 1988)

CORAZZA. Dipende dalle stazioni più o meno frequentate; comunque, il costo per il personale di esazione si aggira tra il 10 e il 15 per cento del totale.

PASQUARELLI. Si tratta di 150-200 miliardi per circa 6.000 esattori.

SENESI. Io ho ascoltato con attenzione i vostri interventi, ma è stato soprattutto il punto riguardante la problematica relativa al trasporto merci, ossia il vostro piano che prevede 400 miliardi tra il 1987 e il 1992 per umanizzare la rete, a suscitare il mio particolare interesse. Assieme ai senatori Visconti e Libertini sono presentatrice di un disegno di legge che rende obbligatoria la costruzione di aree di sosta nelle autostrade destinando a questo scopo l'1 per cento degli investimenti fissi. Questa è la nostra proposta. Vi invieremo il testo del provvedimento e ci auguriamo di avere il vostro consenso.

PASQUARELLI. Abbiamo superato l'1 per cento.

SENESI. Al di là del problema dello *stress* degli autisti, che si può ridurre con le soste, c'è poi un altro argomento che vorrei approfondire. Nella rete autostradale viaggiano merci a rischio che, ad eccezione di quelle radioattive e dei trasporti eccezionali, non sono segnalate. Poichè però specialmente nei pressi delle città, alle tangenziali, eventuali incidenti si rivelerebbero altamente rischiosi, mi chiedo come si pone la vostra società rispetto a tale problematica. Mi rendo conto che questa partita va giocata in collaborazione con la polizia stradale e so che tale collaborazione esiste, manca però un piano di protezione civile di anticipo e bisogna pertanto studiare una forma che lo preveda.

Passo ora ad un'altra questione che mi rende perplessa. Stante l'andamento del costo della vita, voi chiedete un adeguamento tariffario del 5,5 per cento e nel contempo parlate di razionalizzare e di introdurre nuove tecnologie alle barriere per la riscossione delle tariffe. Automaticamente, però, questo comporterà

un abbattimento dei costi perchè verrà ridotto il personale.

PASQUARELLI. Il primo abbattimento avverrà nel 1991 perchè il *turn over* è molto lento.

SENESI. La mia domanda è questa: in che misura il vostro piano di innovazione tecnologica contribuisce, riducendo i costi, a contenere l'adeguamento tariffario?

Ancora vorrei chiedere, oltre ai parcheggi custoditi e alle aree attrezzate, su cui credo siamo tutti d'accordo, quali sono i servizi che voi prevedete per «umanizzare» la rete.

Infine, e concludo, vorrei conoscere meglio il vostro processo di calcolo di produttività in cui non mi sembra si sia tenuto conto dell'aumento dei passeggeri. Lei ci ha detto che dal 1972 al 1985 il traffico sulle autostrade è aumentato del 119 per cento. Mi pare che negli elementi di produttività il computo dei veicoli debba essere compreso. Non facendolo, ci viene dato uno schema di calcolo in cui manca il fattore principale.

PASQUARELLI. Quest'ultima osservazione non fa una grinza. Aggiungo che nel 1987 l'incremento monetario complessivo si è aggirato intorno a oltre il 7 per cento. Noi però ci troviamo in una situazione particolarissima sulla quale forse conviene spendere qualche parola. Il nostro ufficio studi, peraltro ben attrezzato, ci permette di interpolare il *trend* di aumento della dinamica del trasporto e dei passeggeri basandoci su alcuni parametri, che oserei definire asettici, quali l'andamento del prezzo della benzina, l'inflazione, e così via. Partendo dal presupposto che il potenziale automobilista si muoverà a seconda del variare di questi fattori, abbiamo costruito il *budget* 1987 su un incremento del 3,2 per cento; ci troviamo *ex post* con un incremento del 7 per cento. A questo punto ci siamo chiesti se non valga la pena di introdurre delle variabili anche sociologiche oltre che economiche e siamo arrivati a prendere in considerazione altri aspetti quali, ad esempio, il frazionamento delle ferie. Fra l'altro ci siamo resi conto che, al posto dell'esodo estivo, c'è fino a Natale un esodo ogni *week-end*. Il venerdì, che è il giorno di maggior traffico, si supera il milione

di veicoli. Pare che tale pendolarismo di fine settimana si spieghi col fatto che su dieci famiglie italiane una ha la seconda casa. Noi temiamo però che questa dinamica sveltante si possa consolidare - lo diciamo con molta franchezza - su posizioni di saturazione. Poichè non pensiamo che l'incremento possa continuare a crescere al ritmo dell'8 per cento, mentre il PIL aumenta del 2 per cento circa e la dinamica dei prezzi è del 3,5-4 per cento, prevediamo che in futuro la dinamica del trasporto scenderà anzichè salire. Abbiamo fatto allora una media tra il tasso di inflazione intorno al 4 per cento e la dinamica del traffico all'8 per cento e siamo arrivati a questa previsione del 5 per cento, anche perchè quelli che studiano tali fenomeni ci confermano che nell'arco di un anno e mezzo la dinamica del traffico tenderà a stabilizzarsi.

SCHIAVONE. Anch'io vorrei riallacciarmi all'intervento della senatrice Senesi per dire che i 400 miliardi destinati al miglioramento della rete non sono una quota dei 12.500 miliardi riservati agli investimenti.

PASQUARELLI. Speriamo di costruirle umane le nuove autostrade!

SENESI. Speriamo di approvare l'apposito disegno di legge.

SCHIAVONE. Ci sarà un salto di qualità nelle nuove autostrade. Le aree di servizio verranno costruite con criteri più moderni.

PICANO. Stiamo assistendo ad un dibattito sulla ripartizione dei settori di attività tra IRI ed ENI. Comunque, a prescindere dalla questione relativa alla possibilità di gestire in proprio le pompe di benzina al momento della scadenza della convenzione, vorrei sapere se la società Autostrade ha allo studio la fornitura di nuovi servizi al cliente (ad esempio, sportelli bancari ed uffici postali), se prevede cioè aree attrezzate per poter soddisfare varie esigenze dell'utenza.

Vorrei inoltre sapere quando saranno conclusi i lavori della terza corsia sulla Roma-Napoli, che peraltro percorro molto spesso. Tra l'altro, vorrei far notare che gli spartitraffi-

co installati recentemente non sono illuminati come i precedenti, per cui viaggiando di notte, soprattutto in fase di sorpasso, l'automobilista corre il rischio di andare ad urtare contro queste strutture in calcestruzzo, che danno anche l'impressione di un restringimento dello spazio rispetto a prima.

Ritengo pertanto che sia necessario provvedere al più presto dotando queste strutture di adeguata illuminazione.

PASQUARELLI. In un certo senso il senatore Picano ha messo il dito sulla piaga. Vorrei però precisare che alla domanda sull'ENI che un giornalista mi ha rivolto nel corso di una recente conferenza stampa non ho risposto che venderemo benzina sulle autostrade: mi sono limitato a dichiarare che, qualora l'ENI intendesse per certi aspetti cambiare mestiere, anche la società potrebbe farlo acquisendo nuovi servizi.

In fondo, perchè la nostra società riesce ad operare in tempi abbastanza rapidi? Ad esempio, siamo riusciti a concludere la «bretella» Fiano-San Cesareo con qualche mese di anticipo non perchè siamo particolarmente bravi, ma perchè siamo un gruppo integrato. Per la realizzazione di un'autostrada abbiamo società del gruppo che la progettano, la realizzano, dirigono i lavori, che si occupano cioè di tutte le fasi necessarie per la sua costruzione. Abbiamo una struttura organica che ci permette di svolgere bene il nostro lavoro. Quindi, non capisco perchè nell'ambito delle partecipazioni statali questa struttura debba essere compromessa da un'iniziativa che sconvolgerebbe tale organizzazione. È per questo che abbiamo dichiarato che, se gli altri dovessero cambiare mestiere, potremmo cambiarlo anche noi; non abbiamo detto, ripeto, che venderemo benzina.

Vorrei inoltre aggiungere che con la *viacard* si potrà svolgere tutta una serie di funzioni, cioè pagare non solo il pedaggio ma anche il ristorante e la benzina ed effettuare, ad esempio, prenotazioni.

Sono già sette i cosiddetti «punti bleu». Certo, siamo ancora nella fase iniziale, ma per migliorare la qualità della rete autostradale investiamo 400 miliardi. Riteniamo infatti che la battaglia del futuro non sarà sull'autostrada

più o meno veloce ma più o meno vivibile, per così dire. Anche la nostra sfida con la ferrovia non si pone in questi termini di competizione. Dobbiamo quindi creare aree attrezzate sul modello di quelle già esistenti in Germania e in Francia. Sul Rodano, ad esempio, vi è un'area di servizio che offre la possibilità sia di fare un giro in battello sul fiume che di visitare un museo archeologico. Intendiamo pertanto realizzare aree attrezzate che consentano forme di sosta intelligente, come quella che ci accingiamo a fare ad Aquino, dove sarà possibile vedere reperti archeologici molto interessanti. Un altro esempio di area attrezzata è quella di Tarvisio.

Sotto questo profilo, siamo certo in ritardo rispetto ad altri paesi europei, comunque stiamo procedendo in questa direzione.

SCHIAVONE. Circa l'interesse dell'ENI nel campo dei lavori pubblici, il problema è di carattere più generale, di riassetto cioè delle partecipazioni statali e quindi di una razionalizzazione dei compiti degli enti di gestione.

Per quanto riguarda i tempi necessari per la realizzazione della terza corsia sulla Roma-Napoli, dei 14 lotti previsti, 11 sono già stati dati in appalto e 3 lo saranno a breve termine. Comunque, ritengo che l'ingegner Ferrari possa fornire al riguardo informazioni più dettagliate.

FERRARI. I quattro lotti che interessano la terza corsia nel tratto San Cesario-Frosinone sono in avanzata fase di costruzione e in gran parte dovrebbero essere ultimati per l'estate prossima; vi sono alcuni problemi relativi a particolari manufatti che forse potranno allungare i tempi della definitiva ultimazione, che dovrebbe comunque avvenire a fine anno; però, come già detto, la sede stradale a tre vie dovrebbe essere già percorribile in estate.

Sempre in tema di terze corsie sono stati ultimati due lotti vicino Napoli e un terzo nei pressi di Caserta è molto avanti nei lavori. Il tratto Frosinone-Capua riguarda 11 lotti; la gara di appalto si è conclusa qualche giorno fa e quindi sono già state individuate le imprese appaltatrici dei lavori, che dovrebbero essere portati a termine entro tre anni e mezzo circa; lo stesso termine dovrebbe riguardare anche i

tre lotti del tratto di prossimo affidamento Caianello-Napoli. Quindi, entro tre-quattro anni circa tutta la Roma-Napoli dovrebbe essere a tre corsie per senso di marcia.

Per quanto riguarda il *New-Jersey* (così si chiama la barriera in calcestruzzo che abbiamo installato recentemente e che sostituisce il vecchio *guard-rail*), vorrei precisare che si tratta di una struttura in posizione ancora provvisoria, che certo così com'è può causare i problemi di cui parlava il senatore Picano. È stato comunque necessario restringere lo spazio per consentire lo svolgimento dei lavori di ampliamento sulla destra. In questa prima fase il *New-Jersey* è quindi un mezzo d'opera per consentire la costruzione della piattaforma, che poi dovrà essere ultimata disponendone un secondo, accoppiato al precedente, con una fioriera centrale.

Pertanto, tali strutture successivamente, oltre ad essere dotate di catarifrangenti, saranno ornate di piante (risulteranno quindi gradevoli anche dal punto di vista estetico) per garantire fra l'altro maggiore sicurezza per quanto riguarda il fenomeno dell'abbagliamento.

Quanto alla sensazione di restringimento dello spazio, vorrei sottolineare che l'intenzione è proprio quella di costringere, durante il corso dei lavori, il guidatore a rallentare per garantire la massima sicurezza sia agli automobilisti che agli operai addetti ai lavori di costruzione della nuova corsia.

I catarifrangenti verranno messi in via definitiva anche sul *New-Jersey*: quindi siamo in una fase provvisoria.

PRESIDENTE. È prevista la sostituzione completa con il *New-Jersey* su tutto il tracciato autostradale? Che grado di sicurezza dà questo sistema rispetto a quello tradizionale?

FERRARI. Si privilegia il *New-Jersey* sulle strade a grande traffico e dove è maggiore la presenza di mezzi pesanti, quindi soprattutto dove è stata realizzata la terza corsia.

Il grado di sicurezza è quasi assoluto. Abbiamo recentemente fatto delle prove ad Anagni dove abbiamo allestito una pista sperimentale. È stato dimostrato che il mezzo pesante non supera il *New-Jersey* e non invade la carreggiata opposta; mentre il mezzo legge-

8^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN (26 gennaio 1988)

ro viene respinto senza essere capovolto; quello pesante inoltre viene trattenuto a ridosso della barriera senza ribaltarsi.

PRESIDENTE. Nel rinnovo della convenzione tra le Autostrade e la Pubblica sicurezza, che sta per scadere, prevedete un aumento degli organici della polizia?

PASQUARELLI. Sono loro che devono prevederlo.

PRESIDENTE. Vi risulta che il piano del Ministero dell'interno, su proposta del Ministero dei trasporti, preveda un adeguamento per centinaia di agenti di pubblica sicurezza da adibire esclusivamente al controllo del traffico?

PASQUARELLI. Il Capo della polizia ha detto che gli organici aumenteranno massicciamente nei prossimi mesi; però dobbiamo vedere se questa volta la promessa sarà rispettata.

PRESIDENTE. Non mi avete risposto a proposito delle tariffe notturne.

SCHIAVONE. L'incidenza del pedaggio nel trasporto merci è dello 0,5 per cento per tonnellata. In queste condizioni cercare di utilizzare al meglio la strada, nel senso di spostare il traffico dalle ore diurne a quelle notturne, non credo possa avere successo; è irrilevante per il costo del trasporto. Le ore notturne, per gli straordinari dei camionisti, costano molto di più.

PASQUARELLI. Nell'ambito della strutturazione tariffaria potremmo aumentare le tariffe delle ore giornaliere e abbassare quelle relative alle ore notturne; però pensiamo a un fenomeno di cui abbiamo già parlato. Infatti, nel momento in cui scatta la tariffa più alta, i camionisti si fermerebbero creando blocchi ai caselli autostradali.

SCHIAVONE. Purtroppo la domanda è rigida, non è sensibile ai prezzi.

PRESIDENTE. La risposta mi convince. Ma voi ritenete che la rete autostradale attuale, salvo una migliore manutenzione ed eventuali allargamenti, sia sufficiente? Ritenete che

debba essere notevolmente completata? In previsione dell'integrazione europea, la rete autostradale italiana è facilmente integrabile con la rete europea oppure c'è bisogno di una strategia diversa?

SCHIAVONE. La domanda di traffico l'abbiamo quantificata nel 40 per cento per i prossimi dieci anni. Ora, se questa domanda sarà assorbita dalle ferrovie dello Stato, allora potremo dire che con la terza corsia si può raggiungere una efficienza completa sulle nostre autostrade, ma non ci credo. Ritengo che da qui a qualche anno potremmo avere bisogno di una quarta corsia.

PASQUARELLI. Quando affermiamo che con i nuovi investimenti non facciamo nuove autostrade l'opinione pubblica si chiede il motivo. Ci stiamo accorgendo che la nostra rete autostradale si intasa quando attraversa le grandi città: noi intasiamo le grandi città e le grandi città intasano noi. Non stiamo costituendo nuove grandi direttrici, salvo il corridoio tirrenico. In linea di massima, la rete è completa anche in rapporto all'Europa.

Quel che stiamo realizzando riguarda gli allargamenti, i raccordi che servono a decongestionare le grandi aree urbane; ecco dunque la Rivarolo-Voltri, che dovrebbe decongestionare l'area genovese, la Fiano-San Cesareo relativa all'area romana, la variante di valico Firenze-Bologna, nonché le terze corsie.

PRESIDENTE. Ringrazio a nome della Commissione gli intervenuti per il contributo dato all'indagine.

Se ritenete di poterci fornire ulteriori elementi di acquisizione conoscitiva, mandandoci, ci aiutereste molto nel tentativo di risolvere il problema in questione in vista del mitico e famigerato 1992.

Dichiaro conclusa quindi l'audizione.

Il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 18,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale
e dei resoconti stenografici*

DOTT. ETTORE LAURENZANO