

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE INFRASTRUTTURALE DEL
PAESE E SULL'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA
SULLE GRANDI OPERE

16° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 18 MARZO 2003

Presidenza del presidente GRILLO

INDICE

Seguito dell'audizione dell'amministratore dell'ANAS S.p.a.

* PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 10 e <i>passim</i>	* COLETTA	Pag. 21, 22, 23
BRUTTI Paolo (DS-U)	16, 17, 20 e <i>passim</i>	* PINTO	14, 15, 16 e <i>passim</i>
CICOLANI (FI)	6, 15, 16 e <i>passim</i>	* POZZI	11, 12, 13 e <i>passim</i>
DONATI (Verdi-U)	5, 6, 13 e <i>passim</i>		
* FABRIS (Misto-Uduer-PE)	5, 11, 16 e <i>passim</i>		
MENARDI (AN)	17		
* PELLEGRINO (UDC)	3, 11		

N.B.: L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto 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 Democristiana e di Centro: UDC; CCD-CDU-DE; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Indipendente 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.

Intervengono l'amministratore dell'ANAS S.p.a., ingegner Vincenzo Pozzi, il direttore centrale, architetto Mauro Coletta, il capo segreteria tecnica, dottor Fausto De Santis, il dottor Ruggero Pinto, funzionario della direzione centrale, e il capo ufficio rapporti istituzionali, avvocato Roberta Lancetti.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'audizione dell'amministratore dell'ANAS S.p.a.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione infrastrutturale del Paese e sull'attuazione della normativa sulle grandi opere, sospesa nella seduta del 25 febbraio scorso.

E' oggi in programma il seguito dell'audizione dell'amministratore dell'ANAS S.p.a., iniziata il 15 gennaio 2003.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del nostro Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza ha già fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Anche a nome della Commissione, do il benvenuto all'ingegner Vincenzo Pozzi, ringraziandolo per la sua disponibilità a tornare in questa sede.

Sono inoltre presenti il direttore centrale, architetto Mauro Coletta, il capo segreteria tecnica, dottor Fausto De Santis, il dottor Ruggero Pinto, funzionario della direzione centrale, e il capo ufficio rapporti istituzionali, avvocato Roberta Lancetti.

Ricordo peraltro che nel corso della prima parte dell'audizione l'ingegner Pozzi aveva risposto a quasi tutte le domande poste dai colleghi, alcuni dei quali però, a seguito delle risposte fornite dal nostro ospite, hanno manifestato l'esigenza di approfondire talune questioni.

Do quindi la parola al senatore Pellegrino.

PELLEGRINO (UDC). Signor Presidente, la presenza dell'ingegner Pozzi in questa sede mi dà l'occasione di parlare di una serie di questioni che sono state portate all'attenzione dalla stampa in maniera piuttosto eclatante e che si riferiscono all'attività svolta dall'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici.

Ricordo che più di un anno fa consegnai alla Presidenza e ad alcuni colleghi - che credo lo rammentino - un articolo di un quotidiano di Na-

poli in cui si si affermava che il presidente dell'Autorità aveva dichiarato di avere avviato una indagine segretissima sulla vicenda dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Perdonate la battuta, ma prima, salutando l'ingegner Pozzi, gli ho confessato sorridendo di avere avuto quasi paura a varcare il casello di accesso a tale autostrada, come se potesse capitarmi qualcosa.

Devo dire che è difficile per una persona come me comprendere le ragioni che muovono il presidente della Autorità che ci bombarda tutti i giorni con deliberazioni che disorientano l'amministrazione; non si capisce, infatti, quale sia il limite della legge n. 109 del 1994 e delle sue successive modificazioni, né la valenza giuridica delle stesse deliberazioni.

Per questa ragione, a nome del Gruppo che ho l'onore di rappresentare in questa Commissione, con cortesia, ma anche con forza, chiedo che si faccia chiarezza su questi aspetti e che il presidente dell'Autorità intervenga in questa sede. Infatti, è inutile che il presidente Garri ci inviti ogni anno nella Sala della Lupa a Montecitorio per consegnarci un volume dove sono riportati i dati statistici relativi al numero delle ispezioni effettuate, dei bandi irregolari o dei contratti sbagliati, perché queste sono informazioni che ci interessano ma solo fino ad un certo punto. Quello che invece ci piacerebbe sapere è come mai, pure in presenza di cotanta autorevolezza di un organo tecnico dello Stato, ci deve essere qualcuno che interpreta i ritardi, le varianti, i cronoprogrammi o le ragioni per cui viene utilizzato un certo tipo di materiale. Vorrei capire se il presidente Garri ritiene di poter essere contemporaneamente presidente dell'Autorità, presidente dell'ANAS, ingegnere capo, responsabile del procedimento, direttore dei lavori, e addirittura progettista, perché a mio avviso questo non è possibile. E dico subito che non accetterei come risposta alla mia richiesta che, trattandosi di una autorità indipendente, il presidente Garri può rifiutarsi di intervenire in questa sede. Questa è una Commissione parlamentare dove si discute anche di una virgola, e tengo a sottolineare che su quella stessa virgola, o sulle modifiche alla legge n. 415 del 1998, il presidente dell'Autorità interviene sistematicamente; lo dimostra anche la deliberazione n. 205 del luglio 2002 – che peraltro presenta dei profili di indubbia incostituzionalità – relativa all'articolo 31-*bis* della legge n. 109 di cui avevamo approfonditamente discusso in sede di esame del disegno di legge collegato alla finanziaria dell'anno passato, decisione che di fatto ha bloccato nuovamente le amministrazioni.

PRESIDENTE. Prendo atto di quanto osservato dal senatore Pellegrino, soffermandomi però sulla parte del suo intervento che a pieno titolo può inserirsi nel processo che abbiamo già avviato. Stiamo infatti conducendo un'indagine conoscitiva sulla situazione infrastrutturale del Paese e se il collega Pellegrino chiede di audire il presidente dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici nell'ambito di questo contesto, porrò sicuramente la questione in sede di Ufficio di Presidenza. Tuttavia, tengo a sottolineare che la manifestazione di eventuali giudizi sull'Autorità va rin-

viata a quella sede, né è possibile entrare nel merito delle ragioni per cui nel nostro Paese si è assistito ad una proliferazione di *Authority*.

L'Ufficio di Presidenza vaglierà quindi l'opportunità di tale audizione ed eventualmente in quel contesto chiederemo al presidente dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici Garri quali siano le risultanze del lavoro che sta conducendo.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Signor Presidente, desidero precisare che un conto è avanzare la richiesta, sia pure legittima, di un'audizione, altro è attardarsi in giudizi critici circa l'operato del presidente dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici. Siamo disponibili a discutere nell'ambito dell'Ufficio di Presidenza dell'eventualità di audire il presidente Garri, ma ribadisco la necessità che i giudizi che sono stati espressi qui oggi vadano confrontati con le affermazioni che potrà rendere lo stesso presidente Garri, ma anche con le opinioni dei membri della Commissione, comprese quelle dei senatori dell'opposizione, che in proposito certamente non condividono il parere del senatore Pellegrino.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, desidererei avere dei chiarimenti su alcuni aspetti relativi alle risposte fornite dall'ingegner Pozzi, e mi riferisco in primo luogo alla convenzione Anas-Autostrade S.p.a.. Come ricorderete, avevamo chiesto una valutazione complessiva della convenzione, sottoscritta il 23 dicembre 2002, su cui, secondo alcuni organi di stampa, sarebbe stato espresso da parte del CIPE e nello specifico del NARS un parere critico che di fatto avrebbe portato alla sospensione o comunque alla non definitiva approvazione della suddetta convenzione. Peraltro è la stessa convenzione a prevedere che in assenza del parere del CIPE e quindi del conseguente decreto interministeriale questa non possa essere operativa.

Entrando nel merito della convenzione, che l'amministratore delegato in questa Commissione ha riproposto come una convenzione sostanzialmente efficace, con un rapporto di utilità collettiva e di vigilanza cogente, voglio rilevare taluni aspetti sui quali non mi pare vi siano state un'adeguata riflessione e un'adeguata discussione. Mi riferisco, in particolare, dell'andamento dell'inflazione reale rispetto a quella attesa, prevista dalla convenzione precedente e sulla quale esiste un autorevole parere, sul quale non possiamo fare assolutamente alcuna valutazione. Insistere nell'affermare che la convenzione va bene mi pare fuorviante perché l'andamento dell'inflazione è un aspetto quasi di dettaglio rispetto all'impostazione generale della convenzione, sulla quale, secondo me, sono altre le obiezioni rilevanti che devono essere fatte.

Partiamo da una considerazione. Non più di quattro giorni fa, il 14 marzo, il consiglio d'amministrazione di Autostrade ha approvato il bilancio 2002, da cui risulta che gli utili della società sono pari a 529 milioni di euro, rispetto a una previsione di appena 105 milioni di euro contenuta nel piano finanziario. I ricavi derivanti dai volumi di traffico dovevano ammontare a circa 1.450 milioni di euro.

CICOLANI (FI). A quale piano finanziario si sta riferendo?

DONATI (Verdi-U). Al piano finanziario 1997-2002.

CICOLANI (FI). Quello approvato dal centrosinistra.

DONATI (Verdi-U). Esatto. Comunque, i ricavi derivanti dai volumi di traffico nel 2002 sono stati pari a 2.359 milioni di euro. Ancora, se si va a vedere il MOL (margine operativo lordo), un dato molto secco basato sul rapporto costi-ricavi, questo è stato pari a 1.367 milioni di euro, mentre secondo il piano finanziario doveva ammontare a 760 milioni di euro. Capite bene che tutti i dati effettivi sono assolutamente diversi rispetto alle attese. Cito queste cifre per sottolinearne l'entità.

Dobbiamo avere chiaro che il piano finanziario, bello o brutto che sia (già all'epoca feci le mie valutazioni), come era scritto nella vecchia convenzione ed è scritto in quella nuova, deve essere rivisto ogni cinque anni considerando l'andamento della convenzione. A me pare che, mentre sono stati presi in considerazione diversi parametri e sono stati sicuramente introdotti alcuni aggiustamenti nella nuova convenzione, non si prenda in considerazione un extraprofitto che va a tutto vantaggio di Autostrade. Sarà pure legittimo, in quanto basato sui volumi di traffico e sui mancati investimenti, non realizzati nei tempi previsti probabilmente per cause esterne; saranno pure valutazioni possibili, però non vengono prese in considerazione al momento della definizione degli incrementi tariffari da introdurre nel prossimo quinquennio. Nessuno sta dicendo che l'extraprofitto è illegittimo, né si vuole agire in via retroattiva, però quando si valuta l'equilibrio economico-finanziario di una convenzione rispetto al suo andamento reale, si ha il dovere, nell'interesse pubblico, di valutare diversi parametri e di effettuare le necessarie ripartizioni sul piano tariffario. Volumi di traffico doppi rispetto a quelli attesi, incrementi tariffari scattati automaticamente anno per anno, mancati investimenti hanno fatto sì che gli utenti pagassero un servizio che in realtà non corrisponde alle attese contenute nel piano. C'è sicuramente una sproporzione tra i profitti e l'offerta di servizi ai clienti di Autostrade.

È qui il nocciolo della questione. Il meccanismo di *price cap* identificato è stato falsato. In base al ragionamento fatto, quello che è stato è stato (ed è anche comprensibile), si parte da lì senza rivedere i diversi parametri, senza considerare le corrette proporzioni tra aumento tariffario, aumento dei volumi di traffico, minori investimenti e qualità dei servizi erogati.

Non contesto che si debba considerare l'andamento dell'inflazione reale rispetto a quella programmata. Benissimo, c'è una sentenza, rispettamola. A me pare però che non si affronti il nocciolo della questione, vale a dire la verifica della corretta applicazione del meccanismo di *price cap*. Non si dica – e questa è una delle contestazioni che voglio muovere all'amministratore delegato – che la vecchia convenzione, brutta, fatta dal centrosinistra, non lo prevedeva, perché non è così. Neanche la nuova lo

prevede. È previsto ogni cinque anni un meccanismo di verifica di tutti i parametri contenuti nella convenzione proprio al fine di valutare congiuntamente l'andamento rispetto al piano finanziario.

Quello che io propongo – e mi rendo conto che è molto più difficile da realizzare – è un'operazione che l'attuale convenzione consente, proprio perché è prevista una verifica ogni cinque anni. Non si usi questo argomento per dire che non c'è scritto che se hanno guadagnato di più dobbiamo riprenderci delle risorse, ciò che peraltro è impensabile. Venga riconosciuto che vi è la possibilità di verificare l'andamento e ci si adegui alle previsioni per il futuro con un meccanismo di calcolo assolutamente diverso. Qui, al contrario, si prende atto di quanto si è incassato e si parte da lì, come se fosse possibile lasciare le stesse procedure in eterno. Inoltre, si collegano semplicemente gli incrementi tariffari ai nuovi investimenti.

Questa è la prima contestazione: il *price cap* è falsato perché è basato più sulla valutazione dei ricavi che su quella dei costi e non si prendono in considerazione tutti i parametri contenuti nella convenzione. Ricordo che sto parlando di interesse pubblico e di rapporto tra concedente e concessionario, quindi di un rapporto tipico di vigilanza.

Il secondo aspetto concerne i mancati investimenti, che non sono considerati nella nuova convenzione. In altre parole, quello che in passato non è stato fatto viene semplicemente riproposto per il futuro, legandolo a nuovi incrementi tariffari. Ma vi è un'altra valutazione da fare: chi garantisce che Autostrade, che in cinque anni – per motivi interni ed esterni – non ha fatto 8.600 miliardi di investimenti, riuscirà a farne esattamente il doppio nei prossimi dieci anni? A me pare che il rapporto di fiducia nei confronti del concessionario sia assolutamente immotivato, anche se non va trascurato che spesso gli investimenti sono condizionati anche da fattori esterni, come autorizzazioni o addirittura contestazioni degli ambientalisti. Ma se tutto questo è vero ed è accaduto, chi ci dice che non accadrà nei prossimi dieci anni? Mi sembra ci sia una valutazione troppo ottimistica della capacità della società Autostrade S.p.a. di realizzare circa 19.000 miliardi di investimenti nel prossimo decennio. La considerazione dell'inflazione reale e programmata è un aspetto quasi di dettaglio rispetto a questo meccanismo più complesso.

Ancora, l'aumento dei volumi di traffico. Leggendo la convenzione con la società Autostrade S.p.a., che molto gentilmente l'amministratore delegato ha messo a disposizione della Commissione, ho visto che quando si fanno previsioni sui volumi di traffico attesi si fa riferimento al Piano generale dei trasporti e della logistica che, per esempio, per il prossimo anno, prevede l'1,98 per cento di incremento per il traffico passeggeri e l'1,79 per cento in più per il traffico merci. Contesto fortemente queste operazioni. Innanzi tutto il Piano generale dei trasporti e della logistica è stato sostanzialmente abbandonato, anche se so che in parte è stato corretto da questa dinamica (ma dovremmo entrare troppo nel dettaglio della convenzione). Non c'è dubbio che la media di incremento del traffico sulle autostrade nell'ultimo decennio oscilli tra il 3 e il 4 per cento

(non conosco il dato relativo al 2002, che non è stato ancora ufficialmente reso pubblico). Allora, perché se l'anno scorso la crescita del traffico è stata del 3,6 per cento il prossimo anno dovrebbe essere dell'1,98 per cento? Quell'1 per cento in più è dato dai ricavi dal traffico che spettano tutti alla società.

So anch'io – perché l'ho letta – che la convenzione tra l'ANAS e la società Autostrade prevede una revisione del meccanismo di *price cap* sulla base degli andamenti delle tariffe, dei volumi di traffico, dei minori investimenti e della qualità erogata dei servizi. Mi destano qualche perplessità però la valutazione dei costi e dei ricavi e la rilevante incidenza degli investimenti non realizzati nel periodo convenzionale trascorso. È impossibile dare e poi pretendere di togliere alla società Autostrade S.p.a., come previsto nella nuova convenzione. Sarebbe più corretto aggiornare le stime al tasso di inflazione reale piuttosto che a quello indicato nel DPEF. In caso di meccanismo diverso, sarebbe opportuno prevedere un formula perequativa, che sarei anch'io disposta a prendere in considerazione.

Merita poi particolare attenzione la variazione dei profitti prodotta dall'aumento del traffico. Quindi, il riferimento contenuto nella convenzione al Piano generale dei trasporti e della logistica è assolutamente fuori luogo: è un piano sulla carta, un dato puramente teorico. L'ANAS è presente nel consiglio di amministrazione della società Stretto di Messina. Se i piani di traffico previsti nella convenzione fossero veri, non servirebbe, non dico il ponte, ma la metà delle infrastrutture previste in Italia. Le stime da traffico atteso, presentate dalla società Stretto di Messina sono tre volte superiori rispetto a quelle previste nella convenzione tra l'ANAS e la società Autostrade. Mi sembra squilibrato – e inaccettabile come criterio – che per giustificare le infrastrutture si gonfino i volumi e per verificare i conti reali della concessionaria si mantengano bassi. Posso comprendere che da parte di qualcuno si propongano certe misure, auspicherei però che altri, nell'interesse pubblico, utilizzassero in materia di stime dati omogenei. I valori valgono in un caso o in un altro, non si possono invocare in base ad uno specifico interesse.

Tariffe, investimenti e convenzione: do atto che con la nuova convenzione si è cercato, e in parte individuato, un legame tra le variazioni tariffarie e lo stato di avanzamento dei lavori previsto. In tal senso, è stato sicuramente fatto un rilevante passo in avanti rispetto alla precedente convenzione.

Con riferimento alle opere strategiche (ormai sono quasi tutte tali), perché si sceglie di far partire il primo scatto tariffario l'anno successivo all'approvazione del progetto preliminare? Come mai il CIPE non ha ancora rilasciato il parere definitivo sulla convenzione? Dopo l'approvazione del preliminare da parte del CIPE, nel gennaio dell'anno successivo scatterà l'incremento tariffario e si verificherà l'andamento reale. Ritengo l'approvazione del progetto preliminare un momento troppo antecedente all'effettivo utilizzo dell'opera. Un preliminare include una fase di ulteriore progettazione, una gara di appalto. Secondo me sarebbe corretto

che le variazioni tariffarie scattassero all'atto della realizzazione della terza corsia, della nuova variante di valico, e via discorrendo.

In termini di concorrenza potrebbe determinarsi una disparità di trattamento tra la società Autostrade e un ipotetico altro operatore che volesse inserirsi nel settore. Nel caso in esame è stato identificato un meccanismo attraverso il quale la società Autostrade beneficerebbe delle variazioni tariffarie a partire dall'inizio dei lavori di apertura della terza corsia. Di fatto, si anticipano a tale società gli adeguamenti tariffari. Fare partire questo meccanismo dal progetto preliminare a me sembra un beneficio gratuito non giustificato dall'andamento reale del tempo che intercorre tra il preliminare e l'avvio effettivo del cantiere. Si tratta, infatti, di un arco di tempo lungo che, includendo le gare, può addirittura raggiungere i due anni.

Tenuto conto che l'anno successivo è possibile far regredire i livelli tariffari, mi domando se non sia inutile consentire incrementi tariffari da recuperare successivamente. Come ben sappiamo, trattandosi di una società regolatrice e non regolata, i meccanismi previsti debbono essere tutti stringenti e cautelativi, giacché si sta parlando di poteri robusti, di utili, di tariffe e di ricavi di dimensioni mostruose.

Vorrei rivolgere un'altra domanda all'ingegner Pozzi su alcune considerazioni espresse che non mi risultano sufficientemente chiare. A fronte della mia obiezione, egli sostiene che sarebbe meglio che gli incrementi tariffari scattassero una volta aperta la nuova infrastruttura (terza corsia, variante, tangenziale) e a fronte del pagamento da parte del cliente di un servizio effettivo. Mi è stato anche risposto - ne sono sicura avendo letto attentamente la relazione - che questa soluzione si sostanzia in un modo più attivo per sostenere gli investimenti.

Vorrei avanzare la seguente obiezione: se si farà una gara per l'appalto della Brescia-Bergamo-Milano, l'operatore eventualmente vincitore (non mi interessa chi sia) godrebbe di tale variazione solo all'avvio effettivo del traffico su tale tratta. Non mi risulta che qualcuno paghi mentre si costituiscono introiti tariffari. Si cominceranno ad incassare le tariffe una volta che la BRE-BE-MI entrerà in funzione. Questo rilevante privilegio concesso alla società Autostrade S.p.a. su tutte le infrastrutture non si trasforma in una forma indiretta di sussidiarietà? Ricordo che operazioni del genere sono vietate a livello comunitario, dove tutti gli operatori privati devono presentarsi nelle medesime condizioni. In questo caso, invece, la società Autostrade si presenta non solo con utili e ricavi ma anche con incrementi tariffari anticipati rispetto agli altri operatori.

Ovviamente, questo esempio non è riferito alla BRE-BE-MI. Tale meccanismo, infatti, scatterebbe solo nel caso in cui le società Autostrade S.p.a. e BRE-BE-MI vincessero. Sicuramente si è in presenza di un processo distorto della concorrenza. Anche se si parla tanto di coinvolgimento, in questo modo non si fa altro che disincentivare i privati ad entrare nel mercato. In presenza di un grande operatore privato che gode di tutti i privilegi possibili, ivi incluse le tariffe anticipate sugli investimenti effettuati, nessuno potrebbe godere delle medesime condizioni di privile-

gio e decidere di lanciarsi sul mercato. Ripeto, questo altro non è che un'applicazione distorta della concorrenza, a meno che non si sostenga – e questa è un'altra discussione politica che si potrebbe affrontare – che la società Autostrade S.p.a. deve non solo restare forte e robusta ma anche ampliarsi. Se un'ipotesi del genere poteva avere senso quando la società Autostrade era pubblica, la concessione di un privilegio di tale natura ad un operatore privato è difficile da sostenere dal punto di vista dell'interesse pubblico.

Sulla base di quali elementi si valuta che la società Autostrade possa effettuare in dieci anni il doppio degli investimenti che non è riuscita a realizzare nei cinque anni precedenti? Deve pur essere accaduto qualcosa per riattribuire a tale società un compito che non è stata in grado di realizzare negli ultimi cinque anni. Visto che la convenzione giace presso il CIPE, cosa accade? È stato chiesto alla società Autostrade di riesaminarne il contenuto o di presentare qualche soluzione alternativa? Sarebbe interessante capire quale sarà la sorte di questa convenzione.

A seguito del successo dell'OPA di società Autostrade S.p.a., abbiamo letto sui giornali che la concessionaria ha intenzione di ridisegnare il proprio assetto societario (*holding*, schema 28, debiti, trasferimenti). Una società che cambia strutturalmente modificherà ovviamente anche la propria distribuzione azionaria. Quali sono gli strumenti che il concedente sta mettendo in atto (sono certa che ve ne state occupando) per evitare di perdere la capacità di vigilare e controllare su una concessionaria convenzionata con un'istituzione pubblica? Il rischio è che, nel gioco di riorganizzazione societaria, si perdano gli strumenti per vigilare sulle dinamiche interne alla concessionaria. Il concedente come si sta organizzando per evitare che si determini una situazione del genere?

Sono d'accordo con il senatore Pellegrino: è molto importante che questa Commissione ascolti l'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici in merito al pericolo di infiltrazioni mafiose sui lavori della Salerno-Reggio Calabria; è sicuramente un contributo interessante da valutare. Nella relazione, consegnata alla Commissione antimafia, l'Autorità segnala una serie di problemi molto seri in ordine agli appalti, ai cantieri e ai lavori da effettuare in tale tratto autostradale. Come risponde l'amministratore dell'ANAS alle obiezioni dell'*Authority* circa gravi carenze, ritardi, suddivisioni in lotti non coerenti, irregolarità nella contabilizzazione abbastanza preoccupanti? Sarebbe interessante conoscere l'opinione dell'amministratore delegato in ordine a queste obiezioni che, in modo certificato, l'Autorità avanza in tal senso. Ovviamente, non ho problemi ad accogliere un rinvio di questa discussione ad un'altra seduta, se si ritiene l'argomento fuori luogo rispetto all'oggetto dell'audizione odierna.

PRESIDENTE. In relazione all'esigenza di chiarimenti manifestata dai membri della Commissione (e da questo punto di vista le osservazioni della senatrice Donati sono, come sempre, molto puntuali e precise) e alla necessità di contenere gli interventi nei limiti di tempo a nostra disposizione, per anticipare eventuali domande che insistano sull'argomento, il

dottor Pinto interverrà subito dopo l'ingegner Pozzi per fornire alcuni chiarimenti sulla questione della convenzione, che sicuramente rappresenta il nodo centrale per quanto riguarda gli investimenti che dovranno essere effettuati da parte della società Autostrade.

PELLEGRINO (*UDC*). Vorrei far rilevare che, per quanto riguarda la questione posta dalla senatrice Donati circa la possibilità di infiltrazioni mafiose nell'ambito dei lavori della Salerno-Reggio Calabria, non abbiamo elementi perché non abbiamo avuto modo di leggere la documentazione che l'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici ha consegnato alla Commissione antimafia.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Era nella casella della posta di ciascun senatore.

PRESIDENTE. Senatore Pellegrino, sulla questione che anche lei ha richiamato interverrà a breve l'ingegner Pozzi, il quale fornirà tutti i chiarimenti del caso circa le segnalazioni dell'Autorità di vigilanza alla Commissione antimafia, segnalazioni peraltro contenute in un documento che è a disposizione di tutti in quanto pubblico.

POZZI. Desidero innanzi tutto salutare i membri della Commissione. Inizierò rispondendo all'ultima domanda posta dalla senatrice Donati. Abbiamo ricevuto la relazione del presidente Garri in merito alla quale abbiamo già fornito una risposta al Comitato della Commissione antimafia sulle diverse forme di inquinamento mafioso nel settore degli appalti ed è in fase di predisposizione la risposta che invieremo a breve all'Autorità stessa. Quanto sottolineato dalla senatrice Donati in proposito corrisponde al vero anche se mi sembra importante precisare due o tre date che forse serviranno a chiarire maggiormente la situazione. Gli accadimenti oggetto della relazione dell'Autorità di vigilanza riguardano in prima istanza quelli verificatisi nel 2001, dopo di che hanno avuto luogo tre ispezioni riguardanti il periodo che va fino a marzo 2002, mentre nel settembre 2002 è stato richiesto un monitoraggio cartaceo concernente un tema specifico.

Nel merito vorrei anzitutto fare presente che gli appalti pubblici non sono come un interruttore elettrico che è possibile accendere e spegnere a proprio piacimento. Un appalto pubblico, dopo essere stato politicamente deciso, richiede la redazione del progetto che giunge ad approvazione attraverso un *iter* chiaro e ben definito a livello temporale, concluso il quale si passa prima alla fase dell'appalto – che ovviamente richiede ulteriore tempo – e successivamente a quella della consegna dei lavori, dopo di che ha luogo il contratto fra l'ANAS e l'appaltatore del caso. Con particolare riferimento alla Salerno-Reggio Calabria, tutti gli interventi su cui il presidente Garri ha mosso le osservazioni, anche importanti, riguardano il periodo che va dal 1997 al 2000.

PRESIDENTE. Si tratta quindi di un periodo antecedente all'inizio della sua presidenza.

POZZI. Francamente non mi soffermo su questo aspetto perché esiste una continuità amministrativa dell'ente di cui, quindi, sono portato a difendere il passato, anche se è chiaro che ci si sta riferendo a progetti, contratti e situazioni cui certo né il sottoscritto, né la struttura che oggi mi assiste abbiamo contribuito. Tengo a fare questa precisazione proprio perché il presidente Garri nella sua relazione giustamente sottolinea che in alcuni momenti un maggior controllo ed attenzione avrebbero forse evitato i problemi che purtroppo sono invece insorti. Per quanto ci riguarda, in epoca non sospetta – e quindi molto prima di conoscere le osservazioni dell'Autorità- abbiamo promosso un'ampia campagna acquisti destinando complessivamente 33 unità (23 ingegneri e 10 geometri) ai lavori della Salerno-Reggio Calabria proprio ai fini di un potenziamento delle nostre strutture *in loco*. Analogo potenziamento è stato attuato nel settore della progettazione per evitare l'appalto di progetti fallaci e non rispondenti al vero. Di conseguenza, anticipando i regolamenti, abbiamo provveduto alla validazione e alla certificazione dei progetti acquisiti dall'esterno e che immettiamo sul mercato attraverso appalti. Abbiamo dato seguito ad una serie di iniziative mirate a garantire la trasparenza degli appalti; mi riferisco alla creazione del sistema di controllo e dell'*auditing* interno (l'ufficio ispettivo interno), che costituiscono due strumenti di verifica molto importanti.

Sempre sulla stessa linea si pongono sia la particolare articolazione delle commissioni di collaudo, il cui coordinamento viene effettuato da un'apposita commissione, sia il rapporto instaurato con il Politecnico di Torino – che riveste una grande importanza sia in termini logistici che di immagine – a cui abbiamo dato l'incarico di svolgere un controllo non a campione, ma a tappeto su tutti gli interventi eseguiti sulla Salerno-Reggio Calabria dal 1997 ad oggi.

Questo è quanto abbiamo messo in campo credo in tal modo rispondendo in anticipo alla quasi totalità dei rilievi e delle censure mossi dal presidente Garri.

Anche per quanto riguarda la questione dell'OPA, richiamata dalla senatrice Donati, ritengo opportuno fornire la cronologia dei fatti. Abbiamo stipulato la convenzione con la società Autostrade S.p.a. il 23 dicembre 2002 e se non erro l'OPA è stata ufficializzata alla fine dello stesso mese, quindi successivamente; intorno a quella data è stato altresì reso noto dalla società Autostrade S.p.a. il progetto Mediterraneo volto a ridefinire l'*assessment* della società medesima. Abbiamo posto molta attenzione a questi provvedimenti ed i nostri *advisor* stanno già studiando le eventuali ripercussioni che questi potranno avere sulla società Autostrade S.p.a. sia sotto il profilo finanziario, sia per quanto attiene più specificamente al progetto Mediterraneo.

I dati relativi a questa analisi sono strettamente riservati, in quanto coperti da segretezza, anche se ovviamente provvederemo a comunicarli ai Ministeri competenti.

Se mi consente, signor Presidente, prima di lasciare la parola al dottor Pinto, vorrei aggiungere una considerazione in termini generali. Ho sentito tutta una serie di inesattezze. Con riferimento ai vecchi investimenti, parliamo della famosa variante di valico, che, come dice giustamente lei, senatrice Donati, non è stata realizzata per motivi indipendenti dalla volontà della società Autostrade. Come si fa quindi ad accusare la società Autostrade S.p.a. di non essere stata in grado di fare dei lavori? Lei chiede se, visto che non è stata in grado di portarli a termine in precedenza, avrà la capacità di farlo ora. Ma quelli di prima non li ha potuti fare per motivi indipendenti dalla sua volontà.

DONATI (*Verdi-U*). Non è questa la domanda. Vanno fatte delle valutazioni.

POZZI. Noi abbiamo legato la capacità di costruire a due fatti. Innanzi tutto se non costruiscono non aumentiamo le tariffe, e questo è un concetto molto chiaro che anche lei ha riconosciuto essere contenuto nella convenzione. In secondo luogo, c'è sempre la revoca della concessione, che può essere messa in campo in qualsiasi momento qualora il concessionario non esegua e non rispetti i piani finanziari e le convenzioni che sono state siglate. Questi sono contratti. Poi spetta alla serietà degli interlocutori esercitare o meno il controllo. Io dico solamente che la direzione cui è preposto l'architetto Coletta, che è incaricata di effettuare un monitoraggio puntuale, è stata ristrutturata in maniera radicale. Vi sono delle persone che puntualmente, tutti i mesi, controllano ogni cantiere della società Autostrade S.p.a. (ma anche degli altri concessionari) per verificare il sostanziale rispetto dei vari programmi dei piani regionali dei trasporti.

Questo è quello che abbiamo messo in campo e, qualora dovessimo notare degli scostamenti tra quanto detto e quanto eseguito con motivazioni che non dovessimo reputare soddisfacenti, saremmo senz'altro in grado di incidere e di intervenire.

Lascerei ora la parola al dottor Pinto che potrà meglio illustrare taluni aspetti.

PRESIDENTE. Tecnicamente avete introdotto una differenza – che la stessa senatrice Donati ha rilevato – relativa ad un nuovo sistema che vi consente di controllare meglio di quanto sia stato fatto in passato gli investimenti realizzati dalla società Autostrade S.p.a. Vorrei avere dei chiarimenti relativamente a quanto succede da quando scatta l'aumento delle tariffe in base agli accertamenti fatti. Se si potessero chiarire una volta per tutte questi aspetti, si evidenzerebbe una modifica migliorativa.

PINTO. Forse è il caso di fare qualche precisazione in merito alle cifre riportate dalla senatrice Donati circa gli scostamenti degli importi risultanti a consuntivo rispetto a quelli previsti nel piano finanziario.

Il piano finanziario, sia del 1997 che dello scorso 23 dicembre 2002, è stato redatto sulla base delle disposizioni vigenti; mi riferisco in particolare alla delibera CIPE del 20 dicembre 1996 e al decreto interministeriale che ha approvato il modello di piano finanziario. La delibera CIPE del 1996 è abbastanza chiara su due aspetti in particolare: sulla individuazione degli elementi che partecipano a determinare l'incremento tariffario da riconoscere nei prossimi anni e da inserire in convenzione e sugli elementi da considerare nella commisurazione di tali parametri. La stessa delibera CIPE prevede inoltre che i piani finanziari devono essere redatti a moneta costante sulla base dell'ultimo bilancio approvato. Inevitabilmente, quindi, in base al meccanismo del *price cap* così come regolamentato, gli incrementi tariffari legati al recupero dell'inflazione programmata e al recupero degli indicatori di qualità non possono essere recepiti all'interno del piano finanziario ogni anno.

DONATI (Verdi-U). Su questo sono d'accordo. Anno per anno è una scommessa. Però è al quinto anno che va fatta la verifica.

PINTO. Vanno fatte alcune precisazioni. Intanto l'incremento di traffico non è raddoppiato rispetto alle previsioni del piano, ma è stato soltanto del 10,6 per cento nel quinquennio. L'ulteriore differenza, e quindi l'incremento degli introiti, è dovuta agli incrementi tariffari che vengono riconosciuti in convenzione annualmente, ai sensi della delibera CIPE.

Un altro elemento molto importante che può essere utile alla discussione è che, qualora avesse eseguito gli investimenti (tralasciando le motivazioni per le quali non sono stati realizzati), la società Autostrade S.p.a. avrebbe ottenuto i medesimi risultati economico-finanziari, per un semplice motivo. La convenzione è stata stipulata nel 1997 e prevede un determinato programma di realizzazione. Come è noto, gli ammortamenti finanziari (che incidono sul risultato economico di ogni esercizio) decorrono dal momento in cui le opere entrano in esercizio, e questo da un punto di vista sia civilistico che fiscale. In base al piano finanziario del 1997, l'entrata in esercizio delle opere era prevista nel 2003. Quindi per il quinquennio 1998-2002 gli ammortamenti effettuati sono in linea con quelli previsti nel piano finanziario. Ma vi è di più. Se è vero che c'è stato un aumento dei ricavi derivanti sia dall'aumento del traffico – ripeto, del 10,6 per cento – che dagli incrementi tariffari rispetto al piano finanziario...

DONATI (Verdi-U) . E il mancato investimento?

PINTO. Non ha inciso per le motivazioni sopra evidenziate.

DONATI (Verdi-U). Domani mi compro subito una casa se non incide sul mio bilancio.

CICOLANI (*FI*). Non ha inciso perché gli investimenti dovevano entrare in utilizzo nel 2003.

PINTO. Ci sono due cifre ancora più significative di quelle che ho detto finora. Se è vero che nel quinquennio ci sono stati 1.910 miliardi di vecchie lire in più in termini di ricavi, è anche vero che i costi sostenuti della gestione operativa, monetaria, sono stati superiori di 300 miliardi. Ma l'elemento più importante è che la società Autostrade S.p.a., nonostante non abbia realizzato gli investimenti, ha accantonato 1.305 miliardi di vecchie lire sul fondo ripristino, in più rispetto all'importo di piano finanziario. È un accantonamento fatto in via prudenziale in virtù degli investimenti non realizzati e che realizzerà nei prossimi anni. Questo maggiore accantonamento, che ha inciso sui risultati di esercizio del quinquennio precedente e che, qualora non fosse stato fatto avrebbe sicuramente comportato maggiori utili rispetto a quelli portati a consuntivo, compensa il minore esborso finanziario pari a 667 miliardi di lire di oneri finanziari che la società avrebbe dovuto sostenere qualora avesse contratto mutui per la realizzazione degli investimenti che non sono partiti. Si tratta di investimenti già previsti in concessione, che vengono riproposti – e questa è un'altra precisazione – nel nuovo piano finanziario senza incrementi tariffari. I vecchi investimenti (che ormai sono tutti in partenza, la maggior parte sono stati approvati e prevedono l'ultimazione nel 2007) riproposti nel piano finanziario non generano alcun incremento tariffario.

CICOLANI (*FI*). Quindi, i maggiori utili non dipendono dagli investimenti non realizzati. Ma, allora, da che cosa dipendono?

PINTO. Dai maggiori ricavi derivanti in parte dai maggiori volumi di traffico rispetto alle previsioni del piano finanziario (più 10 per cento), in parte da incrementi tariffari legati al recupero dell'inflazione programmata e degli indicatori di qualità.

DONATI (*Verdi-U*). Quelli li dovete ancora riconoscere. Stiamo parlando del 2002.

PINTO. Non si parla del recupero dello scostamento tra inflazione reale e programmata. La delibera CIPE del 1996 – che, si ripete, è quella che disciplina tutto il settore – prevede che le tariffe vengano adeguate ogni anno sulla base del tasso di inflazione programmata, quale risulta dall'ultimo Documento di programmazione economico-finanziaria, e dell'indicatore del premio eventuale di qualità che viene desunto annualmente sulla base dei rilievi che vengono fatti sullo stato della pavimentazione. Si tratta di due variabili di incremento annuale che, stante l'attuale normativa, non possono essere inserite in sede di redazione del piano finanziario all'atto della sottoscrizione della convenzione. È pertanto inevitabile che ogni cinque anni ci sia uno scostamento dell'ammontare dei ri-

cavi derivante appunto da questi due fattori: inflazione programmata (e non il differenziale tra reale e programmata) e indicatori di qualità.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Però ci sono anche minori oneri finanziari per più di 600 miliardi di lire.

PINTO. No, come si diceva, i 600 miliardi di oneri finanziari sono compensati dai maggiori accantonamenti. Inoltre, rispetto al piano finanziario (il confronto va effettuato su tutte le poste dello stesso), se è vero che gli utili e i ricavi sono aumentati, è altrettanto vero che il patrimonio netto della società al 2002, rispetto a quello previsto nel piano finanziario, è aumentato di 1.232 miliardi di vecchie lire in virtù dei nuovi investimenti da realizzare. Dalle disponibilità della società non è stato portato via tutto ciò che è stato generato in più in termini di maggiori ricavi: è stato accantonato in termini sia di maggiori accantonamenti al fondo di rinnovo, sia di maggiore patrimonio netto della società, che serve a finanziare questo programma di investimenti senza ulteriori incrementi tariffari.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Le osservazioni espresse dal dottor Pinto devono essere tecniche e limitate; in caso contrario, si aprirebbe una seconda fase di discussione.

PRESIDENTE. Talvolta la «tecnicità» favorisce, altre volte complica. Nessuno vuole fare processi storici su quello che è accaduto. In Italia vi sono diverse società che gestiscono servizi pubblici e ve ne è una in particolare, Autostrade S.p.a., che nel 2001 ha realizzato margini lordi elevatissimi (37-50 per cento). Da cosa nascono questi margini elevatissimi? Detto questo, è un orgoglio per il Paese avere una società che guadagni tanto.

CICOLANI (*FI*). Rispetto al piano finanziario preventivato e approvato, qual è la differenza che porta a raggiungere utili cinque volte superiori a quelli ipotizzati nel 1996?

PRESIDENTE. Stiamo esprimendo le medesime considerazioni. È un argomento che dobbiamo esaminare con grande distacco; tra l'altro, non riguarda neppure gli attuali amministratori. È stato predisposto un piano finanziario ed è stata adottata una delibera, immaginando quindi una programmazione con giusti guadagni per questa società, che sembra – lei mi smentisca eventualmente – avere guadagnato dieci volte di più. Faccio però presente che siamo costretti a rispondere quando ci viene chiesto come mai le autostrade non sono sicure. Quali sono i fattori che hanno consentito a questa società di guadagnare tanto?

PINTO. La società in questione ha sempre guadagnato tanto. La dimensione degli utili quale risulta dal consuntivo del 2002, cinque volte superiore rispetto a quella preventivata, non nasce dalla gestione più recente

(2000-2002) ma sono il frutto della gestione degli anni precedenti, come si può evincere dall'analisi dei bilanci relativi alle gestioni che vanno dal 1996 al 2002. Nella delibera del CIPE del 20 dicembre 1996 – questa è una mancanza – non è stato fissato un saggio equo di remunerazione del capitale investito nel settore delle concessioni.

PRESIDENTE. Esprimo una considerazione di carattere politico: ero in Parlamento e mi scandalizzai quando il Governo approvò la delibera CIPE da lei richiamata, operazione che giudicai allora e che continuo a giudicare oggi molto negativa.

MENARDI (AN). È come se fossimo caduti dalla luna. In questo Paese tutte le aziende – ivi inclusa la società Autostrade S.p.a. – che operavano nei servizi pubblici e beneficiavano di tariffe assistite, tra il 1990 e il 2000 (non si sa bene per quali ragioni) hanno realizzato significativi profitti. A mio giudizio, non dovremmo sollevare oggi questo argomento perché rischieremo di avvitare la discussione senza riuscire a venirne fuori.

In Italia dal 1990 al 2000 tutte le aziende, in qualsiasi settore (assicurativo, bancario, dell'elettricità, del gas, delle telecomunicazioni) hanno guadagnato cifre incredibili perché le tariffe erano assistite. Questa materia però deve essere affrontata dal Parlamento nella sua complessità e non da questa Commissione. Non credo che quella odierna sia la sede giusta per esaminare tale questione.

CICOLANI (FI). I margini operativi lordi superiori sono il prodotto di una delibera assunta dal Governo sulla base di certe previsioni; la situazione si è poi sviluppata in modo diverso. Per dare un senso alla discussione bisogna tornare all'attualità.

BRUTTI Paolo (DS-U). Mi rivolgo innanzi tutto ai colleghi della Commissione, soprattutto se si intende fare chiarezza. Ci troviamo in presenza di un monopolista, la società Autostrade S.p.a. In presenza di un monopolista, l'autorità pubblica deve cercare di porre un limite alla crescita dei suoi profitti. Per sua natura il monopolista non è subordinato alla legge della domanda e dell'offerta; offre un servizio a costi crescenti che la gente deve comunque utilizzare: punto e basta.

Di fronte ad un problema di questo tipo, oltre alle delibere del CIPE e agli atti d'indirizzo del Governo, l'ANAS ha il compito di cercare di dominare il monopolista. Vari sono gli strumenti con i quali l'ANAS svolge questo suo compito. In particolare, vi è uno strumento interessante definito *price cap*, attraverso il quale il regolatore domina il regolato. Potrebbe essere individuato un altro strumento più semplice, che però non è stato mai adottato: la fissazione di un limite ai profitti. In altre parole, in presenza di un esercizio in cui si spende cento, non si consente di guadagnare più di dieci. Se si procedesse in tal modo però si presenterebbero enormi controindicazioni e potrebbero aumentare i costi, con conseguenti

profitti crescenti e, alla fine, una società inefficiente guadagnerebbe più di una società efficiente.

Il *price cap* è uno strumento molto interessante che però va gestito, altrimenti sfugge dalle mani e procura disastri. La mia impressione è che tale strumento non sia stato gestito: questo è il problema che stiamo ora affrontando. Può darsi che non sia stato gestito per difficoltà politiche, per incomprendimento dei meccanismi profondi ad esso sottesi o per altri motivi di cui abbiamo parlato in altre occasioni quale, ad esempio, il fenomeno per cui il regolato cattura il regolatore. Infatti, essendo il primo più potente del secondo, il regolatore, pur volendo agire, non può farlo perché viene immesso in una specie di «tritacarne», ne consegue che non sempre riesce a liberarsi dal regolato. Ora, in questo caso la mia impressione è che il regolatore non sia libero fino in fondo e quindi che il nostro compito debba essere invece proprio quello di consentirgli libertà di azione, e di seguito cercherò anche di chiarire in che modo a mio avviso le cose dovrebbero funzionare.

Con l'atto concessorio vengono stabilite le tariffe relative al quinquennio; tali tariffe vengono fissate in maniera tale da ottenere nel quinquennio introiti che pareggino i costi della società (i costi di esercizio, gli ammortamenti che la società effettua per gli investimenti, e quant'altro). Ripeto, una volta calcolato il volume dei costi, si determinano le tariffe in modo tale che i ricavi conseguiti eguagliano i costi. Tra questi ultimi va considerato anche il WACC, ossia l'equivalente del profitto di impresa riferito però al monopolista, che viene quantificato attraverso analisi molto complesse e che, nell'ambito della convenzione oggi al nostro esame, mi pare corrisponda ad una percentuale del 7,18 per cento. Non è particolarmente importante capire quale sia la procedura per ottenere questo dato, bensì essere consapevoli che tra i costi deve essere considerato anche il WACC e che ad esso vanno correlati i ricavi.

Se nell'ambito dei cinque anni il monopolista riuscirà ad abbattere drasticamente i costi di esercizio, conseguentemente otterrà degli extraprofitti – per usare una definizione della senatrice Donati – che non potremo sottrargli, né imputare, giacché questi derivano dal suo lavoro di imprenditore e quindi rappresentano il compenso per la sua maggiore efficienza.

All'interno di un meccanismo regolato tramite *price cap*, se scatta l'inflazione e si verifica un aumento fittizio e nominale dei costi, il monopolista non è tenuto a farsene carico, giacché la lievitazione dei ricavi deriva dall'aumento dei costi che egli stesso non è in grado di controllare. Naturalmente in questo caso vale il discorso della contrattazione, e cioè se si debba considerare l'inflazione programmata o quella reale. Al riguardo permettetemi una battuta: mentre è stata concessa l'inflazione reale all'ingegner Gamberale, amministratore delegato della società Autostrade, ai metalmeccanici è stata negata.

Prendiamo però in esame la possibilità che si verifichi il fenomeno opposto a quello inflattivo, mi riferisco cioè ad un eventuale aumento del traffico nella rete autostradale non dovuto ad ampliamenti o miglioramenti di sorta, ma solo al fatto che, come sostiene la senatrice Donati, il

traffico aumenterebbe comunque anche se le autostrade fossero piene di buche, anche se in questo caso crescerebbe il numero degli incidenti e diminuirebbe la sicurezza. Per affrontare tale eventualità, nella fase iniziale della stipula della convenzione, viene effettuata una valutazione della dimensione del traffico allo scopo di stabilire delle tariffe che tengano conto anche di un suo possibile incremento. Se però l'aumento del traffico dovesse risultare pari al doppio di quello preventivato, il monopolista otterrebbe un raddoppio degli incassi, che in questo caso non deriverebbero da un miglioramento dell'efficienza in quanto questi extraprofitti, a differenza di quelli di cui ho parlato precedentemente, sono indipendenti dalla capacità di impresa. In questo caso, ovviamente, non si chiede al monopolista di rendere i ricavi di questi extraprofitti, bensì di tenerne conto nella fissazione delle tariffe del quinquennio successivo, ed è qui che si colloca l'ANAS di oggi. Intendo dire che se si parte da tariffe troppo alte e queste vengono mantenute inalterate anche per il secondo quinquennio, continueremo a portarci dietro quegli extraprofitti derivanti dall'aumento del traffico di cui si è però già goduto nel primo quinquennio. Ne consegue la necessità di rimodulare le tariffe assestandoci su un livello tariffario più basso, in modo da poter sfruttare a fini di utilità pubblica l'aumento del traffico.

Mi sembra però che l'ANAS non abbia seguito il ragionamento che ho appena condotto e questo è forse attribuibile alle ragioni adombrate dal dottor Pinto – la cui valutazione va certamente tenuta presente – secondo cui questo ragionamento stringente non sarebbe stato perfettamente descritto nelle delibere originarie del CIPE, né negli atti di indirizzo del Governo. Ripeto, forse è dovuto a questi motivi, ma è indubbio che quando si è dato luogo alla nuova convenzione non si è inteso rimodulare le tariffe portandole a livelli più bassi in considerazione degli extraprofitti derivanti dall'aumento del traffico, ma si è ripartiti dalle stesse tariffe di prima e se ne è previsto un incremento per il quinquennio futuro. Ne conseguirà quindi un permanere degli extraprofitti precedenti cui si andranno aggiungere anche degli altri e questo per una ragione molto semplice, che è stata correttamente sottolineata dalla senatrice Donati: infatti, così come per il quinquennio precedente era stato sottostimato l'aumento del traffico – e francamente non so se questo sia dovuto ad accordi o ad incapacità – anche oggi si assiste ad una analoga sottostima, per cui non solo ci si trascinerà dietro gli extraprofitti, ma se ne matureranno degli altri. A mio avviso, è in questo contesto che si colloca il problema di fondo della convenzione.

PRESIDENTE. Ritengo che in proposito siano necessari dei chiarimenti. Infatti, anche ammesso che venga verificato quanto sostenuto dal senatore Brutti, la mia domanda iniziale si ripropone: quali accorgimenti ulteriori sono stati adottati nell'ambito della nuova convenzione? Inoltre, come si immagina che funzionino in presenza di questi incrementi? Questo è a mio avviso il punto cruciale del problema che riguarda coloro che hanno sottoscritto la convenzione.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Il recupero di questi extraprofitti derivanti da un aumento di traffico non dovuto alla crescita di efficienza dell'autostrada, cioè il loro passaggio ad utilità pubblica si ottiene in un modo solo: decidendo una riduzione delle tariffe nel primo anno della nuova convenzione. Infatti, per non mantenere nelle tasche del monopolista gli extraprofitti determinati da una valutazione erronea, o comunque da una sottostima del volume del traffico nel primo quinquennio, poiché adesso siamo all'inizio del nuovo, è opportuno non ripartire dalle tariffe precedenti – che non erano correlate al volume di traffico reale visto che invece di 1.000 automobili ne sono passate 10.000 al giorno – ma ridurre le tariffe.

L'ultima considerazione che intendo svolgere riguarda la questione del rapporto tra investimenti e profitti. Tenuto conto che il WACC è stato calcolato inizialmente nell'ipotesi che gli investimenti sarebbero stati effettuati, è naturale che, in assenza di quegli stessi investimenti, ma avendo ottenuto la remunerazione del capitale non speso nel corso del suo esercizio in termini di ammortamenti, qualcosa venga comunque in tasca al monopolista. Ed anche se egli decide di versare questo qualcosa in un fondo, quest'ultimo è comunque suo e può utilizzarlo come vuole, ad esempio per realizzare operazioni finanziarie.

Vi è però una questione che mi preme capire: perché una società come quella di Autostrade S.p.a. non ama fare investimenti? Guardate che se la società Autostrade S.p.a. avesse fatto davvero investimenti in *project financing*, avrebbe conseguito profitti ancora più alti. Sembra quasi che questa società abbia accettato di fare un certo volume di investimenti non tanto perché pensa che, facendo quegli investimenti da monopolista e prendendone tutti gli utili, guadagnerà un sacco di soldi, ma perché in qualche maniera ha dovuto quasi corteggiare il potere pubblico promettendo investimenti, sapendo tuttavia che essi non sarebbero stati remunerati dal mercato. Pertanto, appena terminata la fase del «fidanzamento» ufficiale, non ha realizzato gli investimenti perché non avrebbero portato profitti.

Questo è il problema perché, se non fosse così, sarebbero dei pazzi. Se ogni chilometro di autostrada dà un certo guadagno, come vanno dicendo, facciamone quanti ce ne pare, facciamone il più possibile. E invece non li fanno, evidentemente perché non pensano di guadagnarci quello che hanno promesso di guadagnare. In sostanza, il comportamento della società Autostrade S.p.a. è un comportamento da partecipazioni statali di epoca precedente piuttosto che un comportamento da nuovo investitore.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Dottor Pinto, vorrei che lei completasse i dati in precedenza riportati che, se rimangono parziali, perdono di importanza. Lei ha parlato di 1.305 miliardi di vecchie lire accantonati. Ci può dire a quanto dovevano ammontare gli investimenti nello stesso periodo?

PINTO. Ad un totale di 3.371 miliardi.

PRESIDENTE. Quindi dovevano fare 3.371 miliardi di investimenti in più rispetto al piano, ma ne hanno accantonati 1.305.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Questo, signor Presidente, è il problema.

PINTO. È una forzatura. È un accantonamento che non è previsto né sul piano civilistico né su quello fiscale. Si tratta di un accantonamento deducibile dal bilancio per investimenti non realizzati, che, invece, non sono deducibili fiscalmente. È stato utilizzato l'accantonamento al fondo ripristino, che è una voce specifica del settore delle autostrade in concessione, in cui loro prevedono di accantonare. Quindi non è vero che quei fondi sono tutti disponibili per la società perché, se la concessione dovesse terminare oggi, tutto quello che è accantonato dovrebbe essere riportato all'ente concedente.

COLETTA. Alcuni passaggi sono fondamentali. Il WACC è stato calcolato sul bilancio 2001 e quindi gli investimenti non erano stati fatti; questo va a vantaggio sicuramente dell'investimento, altrimenti il WACC sarebbe stato molto più alto. È l'inverso di quello che lei ha detto, attenzione: il WACC è stato calcolato sul bilancio 2001. È fondamentale sotto questo aspetto.

DONATI (*Verdi-U*). Però il bilancio 2001 aveva incassato gli aumenti e non c'erano gli investimenti. Da lì partiamo.

COLETTA. Lo ha detto prima il dottor Pinto quando ha spiegato come è stato redatto il piano finanziario.

PINTO. È inevitabile che vi siano degli scostamenti.

DONATI (*Verdi-U*). Nessuno discute questo aspetto. Quello che interessa è vedere se si prendono in considerazione gli scostamenti per una possibilità di convenzione.

COLETTA. Vorrei aggiungere un'altra osservazione, riservandoci comunque, se possibile, di rispondere ai quesiti posti anche per iscritto, se non riusciremo ad esaurire tutte le risposte nei tempi oggi a disposizione.

Sono di fondamentale importanza le innovazioni messe in atto, senatrice Donati, sono veramente di grande rilevanza.

PRESIDENTE. Vi saremo grati se invierete alla Commissione una nota scritta, in considerazione della necessità di terminare i nostri lavori per l'imminente inizio della seduta dell'Assemblea. Tuttavia, vorrei chiedere di riassumere sinteticamente i meccanismi di garanzia introdotti nella convenzione previsti a tutela del concedente in caso di scostamento rispetto alle previsioni del piano finanziario.

COLETTA. Il primo punto importante è il recupero del traffico di cui tanto si discute. Si recupera all'interno del successivo quinquennio. Questo è un passaggio fondamentale contenuto nell'articolato della convenzione e non previsto nelle delibere CIPE.

BRUTTI Paolo (DS-U). Dovevate farlo subito.

COLETTA. Subito quando?

DONATI (Verdi-U). Adesso, rispetto ai cinque anni precedenti.

FABRIS (Misto-Udeur-PE). Non possono fare un calcolo diverso se non in base alle delibere CIPE.

COLETTA. Comunque, abbiamo raggiunto un obiettivo importante. Legare la tariffa agli investimenti è fondamentale. La senatrice Donati faceva riferimento ai progetti preliminari, ma nel caso specifico ce n'è soltanto uno inserito all'interno della legge obiettivo, ed è la quarta corsia della Brescia-Bergamo-Milano; fra l'altro, tale progetto preliminare è già definitivo perché abbiamo chiesto la valutazione dell'impatto ambientale. Per tutti gli altri la variazione tariffaria verrà applicata all'approvazione del progetto definitivo. Questo è fondamentale per la società Autostrade, senatrice Donati. Il primo passaggio essenziale è l'approvazione in Conferenza di servizi ed è stranoto che in questa sede si va a progetto definitivo. Quindi dobbiamo considerare tutte le terze corsie previste, tutti gli investimenti, ad eccezione – ripeto – della BRE-BE-MI, che è inserita nelle opere strategiche.

DONATI (Verdi-U). E il passante di Mestre?

COLETTA. Per il passante di Mestre la tariffa la diamo addirittura ad opera realizzata, figuriamoci. Nei piani di convalida lei potrà vedere che la tariffa è data a realizzazione dell'opera. La fissazione della tariffa per le tre società concessionarie inserite all'interno di quell'autostrada è prevista nel 2008. Abbiamo inserito parametri molto rigorosi, rigidissimi sotto questo aspetto, mentre ritengo improponibile stabilire la variazione tariffaria alla fine di ogni anno all'avanzamento effettivo dei lavori. Lo ha detto lei che prima si fissava all'inizio dell'opera, ma per le opere di nuova realizzazione non è possibile fissare subito la tariffa: come facciamo a far pagare qualcuno quando l'autostrada non c'è? Al nuovo investitore per la BRE-BE-MI che cosa facciamo pagare?

BRUTTI Paolo (DS-U). Quindi vi è un enorme vantaggio se si prevede una variazione sull'intera rete.

COLETTA. Ma capitalizza dopo, il problema è proprio questo.

Da ultimo, fermo restando il problema se sia giusto o meno rivedere il punto di partenza del piano finanziario, sarà paradossale, ma se da quest'anno partissimo con un valore diverso, le tariffe per i successivi investimenti sarebbero molto più alte rispetto a quelle che abbiamo concordato. Questo è un altro passaggio fondamentale.

DONATI (*Verdi-U*). Perché tenete ancora basso il volume di traffico?

COLETTA. Non lo teniamo basso, senatrice Donati, perché abbiamo preso a riferimento il piano precedente. Quando è stata stipulata la convenzione non ricoprivo il ruolo attuale. La convenzione è stata fatta tenendo conto del PGTL, e lei l'ha detto. Adesso abbiamo esteso lo scenario di previsione per il traffico fino al 2022 e ciò non era mai stato fatto in precedenza.

DONATI (*Verdi-U*). Vorrei sapere che cosa accade l'anno prossimo e nei prossimi cinque anni, perché quello che accadrà nel 2022 non lo sa nessuno. Non è un grande successo, se mi permette.

COLETTA. Senatrice Donati, noi abbiamo previsto la revisione quinquennale del traffico. In Europa questa operazione si fa soltanto in Spagna e in nessun altro Paese. Adesso anche noi abbiamo adottato questo strumento. La formula del *price cap* è discutibile e va vista sotto determinati aspetti. La legge n. 537 del 1993 ha abrogato la fissazione del tetto dell'utile per le società proprio a seguito della privatizzazione delle società concessionarie autostradali. Era già stato previsto il tetto dell'8 per cento.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione.

Chiedo infine di poter acquisire alcune note illustrative sulle variazioni intervenute nel testo della convenzione da conservare agli atti della Commissione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,40.

