

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

## COMMISSIONI 5<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> RIUNITE

5<sup>a</sup> (Programmazione economica, bilancio)

10<sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo)

### INDAGINE CONOSCITIVA SULLA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PAESE SOTTO IL PROFILO DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 LUGLIO 2003

Presidenza del presidente della 5<sup>a</sup> Commissione  
**AZZOLLINI**

## INDICE

## Audizione di rappresentanti di Autostrade S.p.A.

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 17, 20	* GAMBERALE . . . . .	Pag. 4, 11, 12 e <i>passim</i>
CAMBURSANO ( <i>Mar-DL-U</i> ) . . . . .	14	* GROS-PIETRO . . . . .	3
* CICCANTI ( <i>UDC</i> ) . . . . .	16		
FERRARA ( <i>FI</i> ) . . . . .	10, 11, 12 e <i>passim</i>		
MUGNAI ( <i>AN</i> ) . . . . .	13		
NOCCO ( <i>FI</i> ) . . . . .	13, 14		
* PIZZINATO ( <i>DS-U</i> ) . . . . .	16, 18		
PONTONE ( <i>AN</i> ) . . . . .	18		
* TAROLLI ( <i>UDC</i> ) . . . . .	17		

*N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dagli oratori.*

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

*Intervengono il professore Gian Maria Gros-Pietro, presidente della Autostrade S.p.A., e l'ingegnere Vito Gamberale, amministratore delegato, accompagnati dall'ingegnere Giovanni Castellucci, direttore generale, e dal dottore Massimo Sonogo, responsabile rapporti con gli investitori istituzionali.*

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

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Audizione di rappresentanti di Autostrade S.p.A.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla competitività del sistema Paese sotto il profilo della programmazione economica, sospesa nella seduta del 25 giugno scorso.

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

È in programma oggi l'audizione dei rappresentanti della Autostrade S.p.A., che ringrazio per aver aderito all'invito a partecipare ai nostri lavori. Cedo immediatamente la parola al presidente Gros-Pietro.

*GROS-PIETRO.* Signor Presidente, sono io che ringrazio lei e la Commissione e in modo non rituale. Per noi è, infatti, una grandissima opportunità poter essere ascoltati in una sede così qualificata e riferire del contributo che la rete autostradale sta fornendo in termini di competitività al sistema-Paese. L'amministratore delegato avrà poi modo di presentare la situazione analiticamente e dettagliatamente, per cui io mi limiterò soltanto ad estrapolare tre concetti che mi sembra importante evidenziare in modo che rimangano ben scolpiti nella memoria dei membri della Commissione.

In primo luogo, la società Autostrade è il maggior investitore privato in Italia nel campo delle infrastrutture, anche se non investe soltanto su di esse. Quindi, un contributo fondamentale alla crescita del Paese è dato proprio dal volume di investimenti che la società è intenzionata a fare e al quale provvederà con fonti private, come si avrà poi modo di verificare successivamente. In secondo luogo, le tariffe del gruppo Autostrade S.p.A. sono leggermente inferiori alla media italiana, la quale a sua volta è sensibilmente inferiore a quella delle tariffe applicate da tutti gli altri Paesi europei. Lo ritengo un concreto e molto rilevante contributo alla competitività del sistema produttivo nazionale. Ricordo soltanto un dato: il costo del tra-

sporto incide sul costo delle merci vendute dal sistema italiano per una percentuale che si stima compresa, a seconda dei settori e del loro contenuto materiale, tra il 7 e il 30 per cento. Il costo del trasporto risulta dunque fondamentale. Inoltre, non soltanto le nostre tariffe sono le più basse, ma sono anche quelle che crescono di meno. Si evidenzia, anno dopo anno, un concreto contributo al contenimento del divario di competitività, che purtroppo si è manifestato negli ultimi anni, in particolare per il sistema dei distretti. Il 78 per cento dei trasporti di merci sulla rete autostradale italiana avviene infatti all'interno della stessa Regione. Quindi, la competitività dei distretti è drammaticamente dipendente dall'efficienza delle autostrade.

Il gruppo Autostrade S.p.A. è il più efficiente operatore autostradale d'Europa, e le strutture contrattuali in atto hanno consentito finora di mettere al servizio dell'economia italiana una macchina che garantisce competitività ad altre componenti del sistema produttivo; è anche – questo è l'ultimo concetto che vorrei sottolineare – il primo operatore autostradale d'Europa e il primo operatore autostradale privato del mondo. Solo in Giappone esiste un operatore più grande ma è completamente posseduto dallo Stato.

*GAMBERALE.* È per me un onore avere la possibilità di parlare in questa importante sede. Abbiamo preparato una raccolta di *slide* che passo ad illustrare. Ci tengo a chiarire che sono state messe insieme soltanto questa mattina, essendo io stato impegnato all'estero negli ultimi tre giorni; dunque, possono contenere qualche errore che di volta in volta evidenzierò. Per rispetto della Commissione e per evitare che rifacendo i conti possa emergere qualche discrasia, ho ritenuto opportuno premettere questo aspetto. Nel corso dell'esposizione, mi soffermerò su quattro tematiche principali: il sistema autostradale italiano, nella situazione attuale; lo squilibrio fra le diverse aree del Paese; i piani e programmi di intervento; l'efficacia della regolamentazione tariffaria.

La rete autostradale italiana è composta di 6.500 chilometri circa, di cui circa 5.600 a pedaggio e il resto non a pedaggio. Nella finestra in basso di pagina 3 risulta la ripartizione in percentuale dei principali operatori, di cui due privati, cioè il gruppo Autostrade e il gruppo Gavio. La terza voce è relativa alle altre concessionarie. Per esattezza, preciso che le percentuali indicate si riferiscono alla composizione della rete autostradale a pedaggio. La percentuale indicata per il gruppo Autostrade si deve intendere 51 per cento, se si includono le tratte autostradali direttamente gestite da Anas. Discorso inverso vale invece per la voce relativa alle altre concessionarie, che non è pari al 22 per cento ma al 32 per cento. Come si può vedere dalla *slide* di pagina 3, la rete autostradale in Italia vede un'intensificazione del sistema al Nord, anche se con qualche forte lacuna in talune aree, ed è quasi totalmente priva di trasversali nel Centro-Sud, problema certamente ben noto ai componenti delle Commissioni.

Il gruppo Autostrade è il maggior operatore autostradale europeo. È un primato di cui a volte sembra che ci si debba sentire penalizzati. Quando ci si reca all'estero e si opera un confronto con i giganti, ogni

Paese mette in evidenza con orgoglio le proprie punte di diamante. La società Autostrade venne privatizzata a cavallo tra il 1999 e il 2000. È stata la migliore privatizzazione fatta dallo Stato italiano, in base al rapporto tra i proventi derivati come valorizzazione dell'azienda e il patrimonio contabile netto dell'azienda stessa. Con la privatizzazione, il patrimonio netto della società si è più che quadruplicato. Attualmente, il nostro azionista di riferimento ha condotto una OPA per dare maggiore stabilità all'azienda. A seguito di tale operazione, l'azionariato si suddivide tra un 63 per cento circa come nucleo stabile di azionisti ed un restante 37 per cento come flottante di borsa. Ho l'orgoglio di poter dire che alla fine di questa OPA, che ha comportato anche uno scorporo e una fusione, l'operazione portata a termine dal gruppo Autostrade ha garantito la più alta credibilità finanziaria alla nostra impresa a livello mondiale.

Lo dico con orgoglio e con senso della realtà, considerato che spesso da più parti, si è tentato di dare alla suddetta operazione interpretazioni distorte.

La nostra rete tocca pressoché tutte le Regioni italiane fino ad arrivare al Sud. In talune Regioni è l'unico operatore autostradale, in altre ha una presenza senz'altro di grande rilievo. La nostra rete connette 15 Regioni, 60 Province, 12 aree metropolitane, 260 stazioni ferroviarie, 26 porti, 19 aeroporti. È una rete predisposta per interconnettere le altre modalità di trasporto.

Per quanto concerne i volumi di traffico che vengono gestiti, come illustrato nella *slide* di pagina 6, sulla rete autostradale italiana (2 per cento della viabilità totale) si sviluppa il 25 per cento della mobilità stradale. Quindi, la rete autostradale è un grande moltiplicatore di traffico, nel rapporto di 2 a 25, ed è un grande demoltiplicatore degli incidenti perché, pur gestendo il 25 per cento del traffico, sulla rete si verifica solamente il 5,8 per cento degli incidenti con conseguenze alle persone. Pertanto, quando si legge della incidentalità nei *week-end*, questo è un discorso che non attiene al servizio autostradale ma alla viabilità ordinaria.

La *slide* di pagina 7 sintetizza la stasi costruttiva che c'è stata in Italia la quale, all'inizio degli anni '70, era praticamente in testa in Europa come rete autostradale con circa 4.000 chilometri, superata solo dalla Germania intesa nella propria globalità; poi, l'evoluzione della rete autostradale in Italia è stata praticamente nulla, mentre negli altri Paesi c'è stato un radicale sviluppo, sicché oggi noi abbiamo 115,2 chilometri di rete per milione di abitanti quando la media europea è 167,1. Quindi, dall'essere quasi in testa, siamo arrivati in coda.

Se si dovesse stimare il *gap* autostradale, per noi è dai 2.000 ai 3.000 chilometri, e lo possiamo notare dagli indici di cui alla *slide* di pagina 8, dove abbiamo indicato, per i Paesi più significativi, la superficie, la popolazione e il parco circolante. Negli istogrammi è riportata la densità della rete autostradale sulla popolazione e la densità della circolazione sulle autostrade: l'Italia ha circa 5.500 veicoli per chilometro di autostrade; Paesi con reti più sviluppate hanno tra i 4.000 ed i 2.000 veicoli per chilometro di autostrade.

La *slide* di pagina 9 indica le criticità del sistema autostradale. I colli di bottiglia sono in prossimità delle maggiori aree urbane del Paese, quindi Genova, Milano, Venezia, Bologna, Firenze e l'arteria che collega queste ultime due città; il corridoio tirrenico è incompleto; a Sud c'è ancora il problema del corridoio tirrenico, che ha una superstrada che è difficile aggettivare.

Lo squilibrio tra le diverse aree del Paese – la seconda tematica che tratterò – è indicato nella *slide* di pagina 11. Penso non tocchi a noi, dinnanzi a voi, fare queste comparazioni, visto che spetta a voi elaborare i documenti più significativi per l'economia del Paese. Abbiamo cercato di aggregare omogeneamente i dati. L'estensione della rete autostradale italiana è abbastanza allineata alla ripartizione della popolazione ed alla ripartizione del PIL; i *deficit* sono abbastanza distribuiti.

Nelle *slide* delle pagine 12 e 13, ripartite tra il Nord ed il Sud, vi sono in dettaglio le opere necessarie al Paese, sulla maggior parte delle quali ci vedrete impegnati.

Passiamo ai piani e programmi d'intervento. Con la *slide* di pagina 15 cominciamo ad entrare nel tema di cui il presidente Gros-Pietro ha anticipato il *pay off*. La legge obiettivo ha individuato opere prioritarie per 126 miliardi di euro, di cui 44 miliardi di euro attengono ad interventi autostradali. Sono previsti globalmente interventi per 33,5 miliardi di euro di capitali privati. Come vedremo, il Gruppo Autostrade è coinvolto direttamente e indirettamente con 20 miliardi di euro di queste opere. È per questo motivo che la definizione data dal presidente Gros-Pietro rappresenta una forte verità. Con 20 miliardi di euro di investimenti siamo il più grande investitore del Paese in questo settore.

Nella *slide* di pagina 16 è rappresentata la rete autostradale italiana attuale e futura. Qualora maturassero completamente queste evoluzioni, la rete autostradale italiana passerebbe dai 6.487,3 chilometri attuali ai 9.640 chilometri, come indicato nella *slide* di pagina 17. Il rapporto rispetto alla popolazione passerebbe da 115,2 a 171,2 chilometri di rete per milione di abitanti, per cui recupereremmo la media.

Qual è il programma di Autostrade? Come illustrato nella *slide* di pagina 18, direttamente circa 11 miliardi di euro, divisi in 6,2 miliardi di euro del piano ANAS 1997 e 4,7 miliardi di euro dell'atto aggiuntivo 2002. Con le nostre controllate-partecipate abbiamo programmi per altri 7,5 miliardi di euro di investimenti. Siamo coinvolti in operazioni di *project financing*, sempre come socio di minoranza, per 2,3 miliardi di euro. In dettaglio sono riportati nella *slide* di pagina 19 gli investimenti del piano ANAS del 1997 e quelli dell'atto aggiuntivo 2002. Gli investimenti delle controllate-partecipate per 7,5 miliardi di euro e le iniziative di *project financing* sono visibili nella *slide* di pagina 20.

Vorrei aggiungere qualcosa sul piano ANAS del 1997. La società Autostrade è stata oggetto, negli ultimi due anni, di critiche secondo le quali non avrebbe realizzato i programmi di investimento di cui si era fatta carico. Con molta franchezza spiegherò il motivo. La privatizzazione fu decisa nel 1997; il Governo nel 1997 decise di valorizzare al massimo

questo *asset*. Per valorizzarlo, si allungò la concessione di 20 anni; il valore della società era appena di un miliardo di euro. L'Unione europea era contraria e allora il Governo giustificò l'allungamento della concessione legandolo con un programma di investimenti straordinario; questo era chiaramente individuato come opere da realizzare, ma non era dettagliatamente individuato nella progettazione e non era praticamente cantierabile. È talmente vero questo che la gestione pubblica, quindi dal 1997 al 2000, anno della privatizzazione, aveva potuto lavorare solamente sul 19 per cento di questo programma, il che significa che non aveva potuto lavorare per niente. Ricordo – ma senza alcuna polemica – che il 5 maggio 2001 fu emanato un decreto del Ministero dell'ambiente che ribloccava la Variante di Valico, chiedendo che ricominciasse la valutazione di impatto ambientale. Noi decidemmo di ricorrere al TAR, chiedemmo di annullare il decreto, e così abbiamo potuto sbloccare quegli investimenti, tant'è che in due anni siamo passati da appena il 19 per cento del grado di lavorazione al 78 per cento, come si può notare nella *slide* di pagina 22.

Dico questo perché è giusto farsi carico delle colpe che si hanno, ma è giusto anche chiarire le colpe ingiuste che ci vengono attribuite. Stiamo lavorando fortemente su tali investimenti anche se questi, nel frattempo, per aver dovuto subire il rinvio, sono aumentati: infatti, erano meno di 4 miliardi di euro e sono diventati 5 miliardi di euro, quindi sono aumentati del 25 per cento, e di sicuro non ci abbiamo assolutamente guadagnato. Il diagramma della *slide* di pagina 23 mostra quanto abbiamo lavorato in questi anni.

L'ultimo segmento che illustrerò riguarda l'efficacia della regolamentazione tariffaria. Come si evince da pagina 25, l'Europa autostradale può essere divisa in tre zone. L'Europa mediterranea, comprendente Portogallo, Spagna, Francia e Italia, è la più avanzata ed è basata sulle autostrade a pedaggio. L'Europa centrale e settentrionale era basata sullo *shadow toll*, cioè il pagamento mascherato, ma adesso sta migrando verso il pedaggio perché i Governi non possono più sostenere l'onere della gestione e dello sviluppo diretto del sistema autostradale. Si registrano approcci nettamente diversi; si va da quello inglese, dove hanno autorizzato la prima autostrada a pagamento intorno a Birmingham (e Autostrade è socia al 25 per cento), all'approccio austriaco, dove hanno indetto una gara internazionale per poter mettere a pedaggio, sull'intera rete, i veicoli pesanti. Ho l'orgoglio di dire che tale gara è stata vinta dalla società Autostrade; ho anche l'orgoglio di dire che la società Autostrade sta realizzando il più importante programma austriaco dal dopoguerra, installando un sistema di pedaggio che per i veicoli pesanti sarà esclusivamente automatico, che si chiama *multilane free flow*. Non ci sono caselli in ingresso e in uscita ma i veicoli verranno pedaggiati lungo il percorso: sarà la rete più avanzata a pedaggiamento completamente automatizzato al mondo. Esiste un solo esempio, in Canada, di un'autostrada di 100 chilometri che è pedaggiata in questa maniera; noi andiamo da 100 a 2.000 chilometri, quindi stiamo facendo un qualcosa che sarà il più avanzato al mondo.

Da pagina 26 a pagina 29 analizziamo la struttura dei Paesi europei che più ci assomigliano: la Spagna, il Portogallo e la Francia. La Spagna ha un operatore dominante. Ci tengo a dire che quel Paese ha deciso di dare un riassetto al proprio sistema autostradale e ha consentito in sei mesi alla società Abertis (ex Acesa), che prima gestiva una rete di 500 chilometri, di portare a termine una fusione ed un'OPA, facendone un operatore nazionale. Prima, infatti, era solo in Catalogna, adesso ha oltre 1.500 chilometri e il 63 per cento della rete, con un nocciolo duro nella proprietà che controlla il 60 per cento e un flottante del 40 per cento. In Portogallo c'è Brisa, un operatore che ha l'81 per cento della rete, con un nucleo di controllo del 56 per cento e un flottante del 44 per cento. La tendenza verso un operatore dominante è determinata dalla circostanza che le reti, con l'andare del tempo, abbisognano di essere mantenute, di avere nuove corsie e nuovi caselli: un operatore che ha una lunghezza limitata deve concentrare la remunerazione del nuovo investimento su quella, e quindi ha bisogno di proporre incrementi tariffari notevoli; un grande operatore nazionale spalma il suo investimento su tutta la rete, con un incremento tariffario molto contenuto. La Francia sta compiendo le privatizzazioni e l'eventuale aggregazione tra Cofiroute e Autoroutes du Sud de la France (ASF) darebbe vita ad un operatore che gestirebbe circa 4.000 chilometri della rete autostradale francese (che supererà la nostra rete, che, lo ricordo, è di 3.400 chilometri). Quindi, nell'Europa avanzata, basata sul *telepass*, sul pedaggio, stiamo andando verso campioni nazionali e verso la privatizzazione, dove il privato ha una partecipazione di maggioranza e un flottante di borsa intorno al 40 per cento.

Un'altra considerazione da fare è che le autostrade italiane hanno le tariffe più basse di quelle degli altri Paesi europei che hanno una rete a pedaggio sviluppata. A pagina 29 è riportata la comparazione fra le tariffe autostradali europee per le autovetture e per i veicoli pesanti relativamente al 2002. Come si evince dalla tabella, la media italiana per le autovetture è di 4,92 centesimi di euro per chilometro, contro un livello che va dai 7,70 centesimi di euro per chilometro della Spagna ai 5,60 del Portogallo.

Lo schema a pagina 30 riporta le formule tariffarie adottate nei vari Paesi di riferimento, che sono molto precise perché sono considerate come un cartellino di chiarificazione sul mercato che accompagna le concessionarie per tutta la loro vita. Per esempio, Autoroutes du Sud de la France ha una formula tariffaria chiarissima: indipendentemente – mi permetto di dire – dai Governi, dai Ministri, dai tecnici, si sa che ogni anno l'aumento tariffario è dell'85 per cento dell'inflazione reale dell'anno precedente, più lo 0,625 per cento. Nel nostro caso, se applicassimo questa formula – lo 0,625 di 2,4 è 1,5, a questo sommiamo lo 0,85 di 2,6, che è 2,3 – avremmo come risultato il 3,8 per cento, quasi il 4 per cento, quindi; ciò significa che hanno aumenti nettamente superiori all'inflazione reale. In Spagna la formula tariffaria è eguale all'inflazione reale meno un X, che corrisponde all'1 per cento dello scostamento tra traffico effettivo e traffico stimato, il che significa che, se il traffico stimato è l'1 per cento e il traffico effettivo è il 3 per cento, l'1 per cento dello scostamento è



pari allo 0,02, cioè a un valore quasi nullo, quindi la variazione tariffaria è pressochè pari all'inflazione reale. In Portogallo la formula tariffaria è uguale al 90 per cento dell'inflazione reale dell'anno precedente. Da noi, invece, si parla di inflazione programmata, che è sistematicamente al di sotto di quella reale (stiamo viaggiando su un'inflazione programmata dell'1,4 per cento, abbiamo visto che la tendenziale è del 2,6 per cento), meno un fattore di produttività, che per noi è 1,4 (quindi, 1,4 di inflazione programmata meno 1,4 di produttività fa zero, mentre i concessionari degli altri Paesi prendono l'inflazione), più un  $\beta\Delta Q$ , cioè un coefficiente di qualità che ci porta ad impegnarci ad investire per ridurre l'incidentalità e migliorare la pavimentazione. Questa X per noi è l'incertezza di sempre, perché va rinegoziata continuamente e pone l'operatore in balia – mi permetto di dire – della rinegoziazione.

La tabella a pagina 31 riporta le variazioni tariffarie a confronto delle maggiori autostrade italiane dal 2000 al 2003, con e senza il  $\beta\Delta Q$ , quindi con e senza la qualità. Per omogeneità con i gestori degli altri Paesi dobbiamo confrontare il dato al netto del  $\beta\Delta Q$ . Nel 2000 abbiamo avuto una media ponderata di aumento in Italia dell'1,04 per cento; applicando la formula spagnola avremmo preso l'1,62 per cento, con quella portoghese l'1,53 per cento, con quella francese l'1,70 per cento. Quindi, quando si discute di tariffe – e mi permetto di insistere, perché in Italia è scoppiato un grosso problema con l'aumento all'inizio dell'anno dell'1,52 per cento – la realtà è questa, se vogliamo parlare in termini reali.

La tabella a pagina 32 (nella quale, purtroppo, sono sbagliati i numeri riportati nelle ordinate, poichè per omogeneità riportano i dati aggiornati al 2001 e non al 2002, quindi vi prego di vederla solamente nei suoi aspetti sintetici) mette a confronto le tariffe per i veicoli leggeri e i veicoli pesanti con l'intensità di rete per chilometro, ripetendo un po' i dati di quel diagramma che avevamo osservato prima.

Sotto l'aspetto della produttività e dell'efficienza, quando Autostrade è stata privatizzata nel 1999 aveva un valore dell'EBIDTA, ossia un margine operativo lordo (MOL), del 52,7 per cento; nel 2002 era del 62,4 per cento: quindi abbiamo aumentato di dieci punti. Nello stesso periodo, Acesa è passata dal 74,4 al 70,3 per cento. In tre anni Acesa, ASF e Brisa hanno diminuito la produttività, noi l'abbiamo aumentata, riducendo il *gap* da 20 a 8-10, tenuto conto che il nostro margine di contribuzione è condizionato da tariffe sensibilmente inferiori.

I diagrammi di pagina 34 evidenziano quanto stiamo facendo per assicurare efficienza alla gestione del sistema. Per esempio, ci viene rimproverato che non facciamo manutenzione. Ciò non è vero. Abbiamo introdotto regole nuove. Mentre prima non venivano fatte gare sugli acquisti adesso facciamo gare su tutto. Abbiamo aumentato la pavimentazione in quantità e ne abbiamo notevolmente diminuito il costo. In tre anni abbiamo ridotto il costo specifico del 17 per cento, da 9,5 a 8,1 euro al metro quadro. Con riferimento alle barriere laterali, siamo arrivati ad una standardizzazione. Attualmente si svolgono gare specifiche per la realizzazione di ogni tronco autostradale. In precedenza, ogni società collegata

realizzava la pavimentazione o le barriere a modo suo. Adesso con la standardizzazione si è ottenuto un risparmio del 20 per cento. Questo risultato è stato possibile grazie al notevole lavoro garantito dal direttore generale. Per quanto riguarda le barriere antirumore, abbiamo ottenuto un risparmio analogo scendendo da 714 a 568 euro per metro. Anche per la manutenzione ordinaria abbiamo ottenuto un buon risultato, con un risparmio del 9 per cento. Ciò ha consentito di aumentare notevolmente la percentuale di rete autostradale sottoposta a manutenzione, tant'è che se paragoniamo l'andamento dell'indice di incidentalità, proprio dal 2000 abbiamo cominciato ad avere i primi significativi risultati. È infatti a partire da quella data che sono iniziati i primi drastici interventi. Come si può evincere dal grafico di pagina 36, si sta operando su una curva a derivata continuamente negativa.

Nel 2003 sono in corso importanti lavori, come si è potuto facilmente comprendere anche dall'istogramma analizzato in precedenza. Rimane ancora da risolvere un nodo legato all'ampliamento della tratta Barberino-Firenze Nord, e siamo in attesa delle necessarie deroghe richieste al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Nel frattempo, sono state standardizzate le sagome delle sezioni autostradali e le autostrade esistenti, se non dispongono di deroghe, incontrano notevoli problemi. Siamo invece già in grado di assicurare di poter avviare i lavori entro quest'anno per l'ampliamento a quattro corsie della A4 (Milano-Bergamo) e per l'ampliamento a tre corsie delle autostrade A14 (Rimini Nord-Pedaso), A9 (Lainate-Como), A1 (GRA-Roma Nord). Questi lavori sono comunque legati al nuovo piano di cui attendiamo il completamento dell'*iter* approvativo.

Ci tengo a sottolineare che la nuova struttura del gruppo Autostrade si fonda su tre livelli di alleanza, una internazionale, una nazionale e una regionale. A livello internazionale, come abbiamo già ricordato, siamo l'operatore socio della prima autostrada a pagamento nel Regno Unito, abbiamo un incrocio azionario con Acesa e stiamo realizzando un progetto molto sofisticato in Austria con l'affiliata Europpass. Guardiamo all'Europa, e il progetto mediterraneo ha significato proiettare il gruppo verso una visione europea. Siamo convinti che sia opportuno replicare il progetto immaginato per l'Austria anche in Paesi dell'Europa dell'Est per aiutarli ad arrivare al pedaggio e, successivamente, all'automazione. Inoltre, riteniamo che nel medio-lungo termine i Paesi più avanzati dovranno fare un ulteriore passo avanti per arrivare ad una rete paneuropea, con un unico regolatore autostradale europeo. A livello italiano è stata creata la struttura Autostrade per l'Italia, che abbiamo chiamato in questo modo per dimostrare il nostro spirito di servizio nei confronti del nostro Paese, per poterlo servire al meglio grazie alle opere che abbiamo programmato e che si rendono necessarie.

Siamo presenti anche nei parcheggi e nei servizi evoluti e siamo il primo operatore ad avere introdotto la multimedialità per dare un servizio aggiornato di comunicazione in tempo reale al viaggiatore.

FERRARA (FI). Le chiedo un chiarimento rispetto agli istogrammi di pagina 22. La previsione per il 2003 indica, nelle parti verde ed azzurra, i lavori ultimati e quelli consegnati, ed è leggermente superiore alle tre quantità previste nel 2002, cioè oltre alle due voci testé indicate anche i progetti esecutivi. Ciò significa che nel 2003 si potranno consegnare i lavori che nel 2002 erano soltanto a livello di progetto?

GAMBERALE. Certamente.

FERRARA (FI). Questo è la prima volta che succede. È dovuto a qualche fattore esterno o ad altro?

GAMBERALE. Si tratta di processi in corso.

FERRARA (FI). Quando si fa il conto del traffico, si tiene conto di un traffico specifico? In Italia esistono anche autostrade a quattro corsie, mentre credo che in Spagna siano tutte a doppia corsia. Quando si fanno conteggi rispetto al traffico specifico, si tiene conto di tale particolarità?

Vorrei poi fare una domanda specifica sulla Spagna che ha una quantità di chilometri sviluppati superiore a quella italiana, vale a dire 8.896 chilometri (come si evince a pagina 7). Quando invece si effettua il calcolo delle autostrade a pedaggio, si scende a soli 2.400 chilometri circa. Questo dato va inteso nel senso che vi è una notevole presenza di tratti autostradali non a pedaggio?

GAMBERALE. Una buona parte della rete è gestita dalle Regioni.

FERRARA (FI). Nella prima tavola di pagina 3, quando si parla di sviluppo autostradale, si riporta il totale relativo alle autostrade italiane, vale a dire 6.487,3 chilometri. In Spagna sono 8.896. Con riferimento, poi, ai confronti fra i tratti autostradali a pedaggio, il totale delle reti a pedaggio spagnole è pari a 2.433 chilometri. Vorrei dunque un chiarimento rispetto al traffico percentuale specifico, con riferimento ai tratti a pedaggio e non a pedaggio degli altri Paesi europei, un chiarimento sull'istogramma di pagina 22 e, infine, una spiegazione sul significato del  $\beta\Delta Q$  relativo alla qualità del servizio. È stata esaminata l'incidenza nell'andamento delle tariffe, ma sarebbe di grande aiuto una esemplificazione di più facile comprensione rispetto ai vari parametri considerati.

GAMBERALE. A pagina 7 si parla dell'estensione delle reti autostradali in alcuni Paesi europei. Si fa riferimento all'estensione della rete a sagoma autostradale, e perciò a pagamento. In ogni Paese europeo esiste una figura simile all'ANAS italiano, che nel nostro Paese gestisce 900 chilometri circa. In Spagna, invece, i governi locali gestiscono parte della rete autostradale. Il pedaggio attiene dunque su circa 2.400 chilometri, ma la parte restante è gestita dalle Regioni locali. Lo stesso discorso vale per la Francia, anzi in questo Paese il governo si accinge a pedaggiare ben

2.000 chilometri, attualmente non sottoposti a pedaggio. Probabilmente sarà lanciata una gara simile a quella che si è svolta in Austria, per introdurre il pedaggio automatico su quei restanti chilometri. Questi Paesi puntano ad estendere continuamente la rete pedaggiata, come sta facendo, in definitiva, l'ANAS.

Per quanto riguarda invece la domanda relativa all'istogramma di pagina 22, esso va inteso nel senso che la parte in verde attiene ai lavori ultimati. L'obbligo al quale siamo tenuti è di trasformare in lavori ultimati, cioè la parte della colonna di colore verde, tutte le opere. Lo stadio precedente al completamento è relativo ai lavori in corso. Si sta operando proprio per ampliare i lavori in esecuzione. In pratica, la previsione per il 2003, relativamente ai lavori consegnati o attivati sul territorio, indica un aumento fino a 1.500 milioni di euro. La parte in viola è relativa ai progetti esecutivi approvati da Autostrade per invio all'ANAS: quando facciamo un progetto esecutivo dobbiamo inviarlo all'ANAS, che deve verificare la rispondenza con le prescrizioni del progetto definitivo e col VIA perché ci dia l'autorizzazione a metterlo a gara. Ciò significa che nel 2001 ne abbiamo mandati molti, poi sono stati approvati dall'ANAS (colore giallo), successivamente li abbiamo messi a lavoro (colore celeste). Il colore giallo indica le opere approvate dalle Conferenze dei servizi.

FERRARA (FI). Nel confronto fra il 2002 e il 2003, gli istogrammi mostrano per la prima volta che la somma del verde e dell'azzurro attrae anche il blu, quindi significa che nell'arco di tempo 2002-2003 è la prima volta che si verifica in un solo anno che progetti esecutivi vengono consegnati.

GAMBERALE. Certo.

FERRARA (FI). Questo dipende da una maggiore efficacia dei procedimenti di efficienza oppure da qualche altro fattore esogeno riconducibile ad una politica?

GAMBERALE. Francamente, senatore Ferrara, dipende sia dalla macchina dell'ANAS che accelera le approvazioni, perché stiamo lavorando in maggiore sincronismo, sia dal fatto – detto anche questo francamente – che l'azienda si è fortemente organizzata e quindi stiamo mettendo a regime una macchina che possa gestire anche 2 miliardi di euro di appalti all'anno.

FERRARA (FI). Mi può rispondere anche sul parametro  $\beta\Delta Q$ ?

GAMBERALE. Il  $\beta\Delta Q$  è un parametro che abbiamo solo noi in Italia; remunera l'investimento nella manutenzione volto ad offrire un servizio di qualità. Il  $\beta$  lo si negozia ed è per il momento lo 0,5; il  $\Delta Q$  è l'incremento di qualità che è una formula complessa che tiene conto sia della qualità dell'*hard*, quindi della pavimentazione, sia della qualità relativa alla sicu-

rezza, quindi l'incidentalità. È una formula che si desume da parametri che si misurano anno per anno.

FERRARA (FI). È un fatto contrattuale, comunque?

GAMBERALE. È un fatto contrattuale il  $\beta$ ; il  $\Delta Q$  è poi un fatto metrico che si va a misurare.

Lei aveva fatto una domanda in merito ai flussi della Spagna. A tal proposito interverrò successivamente.

MUGNAI (AN). Osservando la *slide* di pagina 3, noto che nell'area dell'Italia centrale vi è un duplice vuoto significativo, il cosiddetto corridoio tirrenico e contestualmente qualsivoglia forma di asse trasversale. Io, ahimè, ho la sfortuna di vivere a Grosseto e conseguentemente mi trovo proprio al centro di questo particolare buco nero. Le chiedo, sulla base di quello che risulta dalla *slide* di pagina 9, dove si individuano le criticità del sistema autostradale e si indica come rilevante *gap* infrastrutturale proprio l'incompletezza della rete intesa come corridoio tirrenico e maglie trasversali (so che voi, in realtà, vi occuperete soltanto del corridoio tirrenico, mentre la Grosseto-Fano è di competenza dell'ANAS; mi interesserebbe capire in che misura i rapporti tra queste due società – ormai l'ANAS è privatizzata – potranno in qualche modo svilupparsi), se questo vuoto infrastrutturale, sia longitudinale che trasversale, rappresenta realmente un'assoluta priorità per il Paese anche secondo il vostro giudizio. Mi pare che si desuma con chiarezza, ma per me sarebbe importante comprendere ulteriormente e sentirlo effettivamente affermato.

NOCCO (FI). Vorrei conoscere i rapporti fra la società Autostrade e l'ANAS e poi vorrei una spiegazione specifica di piccolo conto. Noto nella *slide* di pagina 16, che mostra la rete autostradale italiana attuale, che il tratto arriva fino a Canosa-Taranto, quindi dove si ferma attualmente. Per il futuro indica la stessa cosa, cioè che non vi è il prolungamento fino a Taranto. Dunque, si ferma a Massafra?

GAMBERALE. Sì, si ferma lì.

NOCCO (FI). Questa è una iattura.

GAMBERALE. Prima di tutto rispondo alle domande del senatore Mugnai. A pagina 9 abbiamo riportato le strozzature sull'attuale rete e a pagina 13 l'evoluzione della rete, dove c'è anche la Grosseto-Fano. Di sicuro noi riteniamo che la rete deve avere maglie più fitte, con delle trasversali per poter connettere le longitudinali. A pagina 9 abbiamo mostrato solamente i nodi critici della nostra rete, dove noi siamo presenti, e in più abbiamo inserito quello della Salerno-Reggio Calabria.

Al senatore Nocco ho già risposto su Taranto. Circa il rapporto tra Autostrade e ANAS, è quello che può esistere tra un concessionario e

un concedente. Noi guardiamo all'ANAS come alla nostra *Authority* di riferimento e quindi abbiamo un rapporto di grande rispetto e di grande attenzione a quella che è l'indipendenza dei rapporti. Quindi, facciamo in modo che i progetti che dobbiamo mandare all'ANAS siano i più completi possibile; cerchiamo di ascoltare i loro consigli e le loro richieste per migliorare i progetti; abbiamo tentato di sincronizzare gli impegni e le organizzazioni per preparare questa macchina a creare una spinta propulsiva per le infrastrutture e per l'economia del Paese.

Il professor Gros-Pietro ha prima spiegato cosa significa 20 miliardi di euro spalmati in 8-10 anni sull'economia del Paese: significa un incremento del PIL, da soli, dello 0,5 per cento all'anno.

NOCCO (*FI*). Per il futuro è previsto il completamento di quell'autostrada fino a Taranto? Senza la partenza da Taranto, quello è adesso un tronco morto.

GAMBERALE. Senatore Nocco, come lei può vedere a pagina 13, è previsto anche un collegamento da Taranto a Lecce ed un collegamento da Taranto sulla A1 e sulla ionica, la superstrada 106.

CAMBURSANO (*Mar-DL-U*). Ringrazio sia il presidente professor Gros-Pietro, che l'amministratore delegato ingegner Gamberale, per l'ottima chiarezza espositiva che già ha anticipato una serie di domande che ovviamente tutti noi avremmo voluto rivolgergli. Sono tre le domande che pongo.

Prima domanda: nel proiettare società Autostrade verso il futuro è stato mostrato, con l'ultima *slide*, che si opererà su tre livelli, cioè lo sviluppo della società a livello internazionale, a livello Paese e a livello regionale. Questa è un'audizione che riguarda due Commissioni, la Commissione bilancio e la Commissione industria. Vogliamo sapere qual è la condizione e quali iniziative sta prendendo società Autostrade per rendere più competitivo il nostro Paese a livello internazionale, al proprio interno e anche a livello regionale, parafrasando un po' lo sviluppo che è stato preannunciato. Circa il livello internazionale, tantissime imprese italiane stanno investendo nei Paesi dell'Est Europa, ad esempio in Romania o in Polonia. Da questo punto di vista, sono in proiezione, anche con finanziamenti europei, a valere su tanti programmi, iniziative di infrastrutturazione di quei Paesi. Voi già siete attrezzati da questo punto di vista, vi state attrezzando ad essere presenti in quella parte dell'Europa?

La seconda domanda concerne la sinergia di investimenti tra società che operano su gomma rispetto ad altre che operano od opereranno su ferro. Il sindaco di Torino, non più tardi di qualche settimana fa, soprattutto nel momento in cui maggiori erano le tensioni con la vicina Francia per la realizzazione della Torino-Lione su ferro, aveva immaginato una possibile partecipazione, per l'appunto, di società autostradali (in questo discorso, ovviamente, non può rimanere fuori la società *leader* nel campo della gestione delle reti autostradali) in operazioni - non necessariamente

quella – di sinergia tra gomma e ferro. Vorrei sapere, infine, quali sono i rapporti tra il vostro gruppo *leader* e altri gruppi che gestiscono tratti di autostrada, intanto con il secondo gruppo e anche altri minori. Anche qui, porto come esempio la realtà che conosco meglio: la città di Torino è carente ancora del completamento dell'anello tangenziale; è sicuramente da almeno 15 anni, da quando ero assessore di quella Provincia, che si parla di mettere insieme le società autostradali che arrivano su Torino per completare quell'anello tangenziale. Qual è lo stato dei rapporti, ci sono difficoltà, in realtà simili, a creare sinergie per completare insieme opere che il territorio aspetta da tempo?

*GAMBERALE.* Rispetto al cosa si fa per rendere più competitivo il Paese all'estero, noi siamo fortemente impegnati ad investire in infrastrutture. In questo momento vorremmo privilegiare l'investimento nelle infrastrutture nel nostro Paese, quindi le disponibilità finanziarie che abbiamo le vorremmo concentrare sul nostro Paese. L'investimento in Austria è molto sofisticato; lì stiamo installando il sistema di pedaggiamento automatico; per fare 2.000 chilometri di pedaggiamento automatico spendiamo 250 milioni di euro, che non è una grande somma: se dovessimo costruire 2.000 chilometri di autostrade, dovremmo spendere perlomeno 6 miliardi di euro. Per quanto riguarda i Paesi dell'Est, riteniamo innanzitutto necessario far evolvere le tratte autostradali che già hanno, quindi vorremmo proporre loro questa nostra tecnologia che ci rende primi in Europa. Infatti, tra i motivi di orgoglio che non ho citato, c'è anche quello che abbiamo il maggior numero di «telepassisti» d'Europa; circa 3,5 milioni. Questo numero è maggiore della somma del numero di tutti gli altri Paesi europei. Quindi, siamo i più avanzati, siamo stati i primi ad aver introdotto tale sistema di pedaggio, stiamo lavorando per tutti gli operatori europei per favorire l'interoperabilità dei vari sistemi di pagamento automatico. Pensiamo, perciò, di dover andare ad offrire questo sistema prima di tutto a quei Paesi, e poi di coinvolgere altri soggetti che possano impegnarsi nel fare le opere.

Noi siamo aperti all'intermodalità ma ciò non significa crederci immediatamente, perché l'intermodalità è qualcosa di molto più complesso di quanto possa essere semplice a dirsi nei convegni. Spesso si sente dire che sarebbe opportuno spostare dalla strada e mettere sul treno o mettere in mare il traffico pesante. L'intermodalità deve assicurare due parametri: competitività dei tempi, prima di tutto, e competitività dei costi, perché parliamo dei traffici pesanti. Siamo aperti a studiare l'intermodalità e in passato abbiamo avviato un importante e delicato studio con l'operatore del ferro, però penso debba essere un progetto richiesto dal Governo.

Per quanto riguarda la collaborazione con gli altri gruppi, un esempio di grande collaborazione tra operatori che gravitano nella stessa area sono la Lombardia e il Veneto: la Brebemi è frutto del coinvolgimento di tutti gli operatori che operano in Lombardia, lo stesso vale per la Tangenziale esterna di Milano, come per la Pedemontana veneta o il Passante di Mestre: così ci stiamo accingendo a fare per la nuova Romea. In altre Re-

gioni, dove c'è un operatore fortemente prevalente, siamo usi a rispettare le presenze che ci sono, ma aperti a qualsiasi collaborazione.

PIZZINATO (*DS-U*). Tra i punti di criticità esposti, in particolare, a pagina 9, ve ne sono di quelli che hanno delle specificità – mi riferisco a quelli milanesi e a quelli di Mestre – nel senso che pesano enormemente sulla produzione per due aspetti: il ritardo causato nel trasporto della componentistica (alle volte si bloccano delle aziende perché c'è un ritardo di questo tipo), il dramma di tutte le mattine, sia sulla Como-Milano che sulla Bergamo-Milano, oltre che sulla Tangenziale, dove basta un minimo per arrivare in ritardo di una o due ore al lavoro (dove ci sono aziende con orario flessibile è possibile, ma dove ci sono dei collegamenti fra un ruolo e l'altro ciò determina un peso).

Stante i dati per quanto riguarda la Brebemi, la Pedemontana e il cavalcavia – chiamiamolo così – di Mestre, vorrei sapere quali sono i tempi previsti per la realizzazione di queste opere, perché questo pesa enormemente sulla ripresa e lo sviluppo economico.

CICCANTI (*UDC*). Le pagine 12, 13 e 16 mostrano la situazione attuale della rete autostradale e quella programmata e riformata, che si auspica venga realizzata nei tempi previsti. Lei ha detto giustamente, ingegner Gamberale, che è il Governo che deve preoccuparsi di stabilire quale rete di raccordo si deve definire in rapporto all'intermodalità, nel senso che oltre al rapporto con la ferrovia c'è anche un rapporto con il sistema del trasporto via mare e della portualità. Mi chiedo, allora, come sia possibile prevedere lo sviluppo della rete riportato nelle pagine 12, 13 e 16 senza tenere conto dello sviluppo dei sistemi della portualità e ferroviario. È certo compito del Governo definire le maglie, cioè che tipo di sviluppo prevederà per i porti e per le ferrovie, ma voi avete costruito un programma di raccordi, di trasversali, di completamenti a prescindere da questo: ciò significa che lo ripenserete, una volta conosciuto quello che farà sui porti e sulla ferrovia lo Stato? Vorrei capire, cioè, se c'è adeguatezza rispetto a questo programma futuro, oppure se era già da adesso necessario chiamare il Governo ad un confronto, prima di definirlo; la 5<sup>a</sup> Commissione fa programmazione economica e certamente potrà farsi carico di tale problematica.

Non ho visto, poi, nelle vostre esposizioni, il livello di saturazione del sistema autostradale esistente. È ovvio che, ampliandosi la maglia, ci sarà un indebolimento sull'attuale rete viaria e che, quindi, se ci sono strozzature dovute a saturazioni, ci saranno poi alleggerimenti. Non si è capito, però, dove sono oggi queste saturazioni. Mi sembra che non vi sia un'indicazione specifica al riguardo.

Attualmente da parte del CIPE è in corso una valutazione del vostro programma e credo che quest'ultimo debba definire tariffe e ampiezza dei termini relativi alle concessioni. Non ho compreso se questo programma è legato a quanto avete delineato alle pagine 12 e 13 oppure va inteso con riferimento ad altre questioni.



È previsto un inserimento della società Autostrade nei grandi consorzi che si dovranno occupare della realizzazione della viabilità a livello europeo? Sono già in corso iniziative che possano consentire al sistema-Italia – e dunque al più grande gruppo italiano – di operare all'interno di un sistema di consorzi che mi sembra sia in corso di definizione per i corridoi transeuropei, in particolare quelli verso l'Est di cui si è parlato?

Infine, una domanda a carattere locale che però ha anche un risvolto più generale. A pagina 37 si fa riferimento all'ampliamento a tre corsie dell'autostrada A14 (Rimini Nord-Pedaso). Questa stessa autostrada riapre, con una forcella, come indicato nel progetto obiettivo, a San Benedetto per raccordarsi con le autostrade Giulianova-Teramo e L'Aquila-Roma. Si viene, dunque, a creare una sorta di collo di bottiglia a Pedaso. Si dice che la società Autostrade non risolverà il problema – del resto di difficile soluzione anche per i cosiddetti passanti relativi a Firenze, Genova e Mestre – perché deve realizzare gare europee. Se si prevede una variante, infatti, la società Autostrade rischia poi di dover bandire una gara europea per tale variante con il rischio che entrino in gioco altri concessionari. Credo che non abbia un interesse in questo senso, considerato che vuole vivere in armonia con gli altri gestori nazionali. Non so se lo stesso discorso valga anche per gli altri gestori, ma sicuramente quelli stranieri potrebbero non pensarla come voi o come gli altri gestori italiani. Potrebbero partecipare a tutte le gare relative alle varianti previste per risolvere con una sorta di *by-pass* le varie problematiche esistenti. È chiaro che non si può eludere la normativa sulla concorrenza e dunque si rende necessario effettuare gare a livello europeo.

Il semestre italiano potrebbe aiutarci a risolvere questo problema considerato che in Francia qualcosa del genere è già avvenuto. Non credo che la società Autostrade desideri particolarmente un concorrente straniero in casa propria e dunque credo che il semestre italiano possa contribuire, come del resto ha fatto la Francia, a risolvere il problema delle gare. Non credo che spetti solo all'Italia assicurare la trasparenza, quando in realtà Paesi come la Francia e la Spagna risolvono i loro problemi interni in altro modo. Avete previsto una soluzione per evitare che i concorrenti stranieri entrino in concorrenza con quelli nazionali?

TAROLLI (*UDC*). Farò riferimento ad un argomento già introdotto dal senatore Ciccanti, dal presidente Gros-Pietro e dall'amministratore Gamberale. La vostra è una società in crescita che ha come obiettivo una crescita soltanto a livello nazionale oppure si pone obiettivi anche di crescita internazionale? Ciò considerato, ha qualche connessione il fatto che esiste un tratto autostradale che arriva in Slovenia, due che arrivano in Svizzera mentre nessuna previsione viene fatta per l'Austria o la Francia? È un caso o si segue una strategia specifica che vi porta a non interessarvi dell'Autostrada A22 per il Brennero o dell'A10 che arriva fino a Ventimiglia?

PRESIDENTE. Attualmente il quadro della legislazione è volto a favorire una più rapida cantierabilità ed esecuzione delle opere. Vi sono state modifiche legislative che consentono oggi ad una società come la vostra di poter più rapidamente andare avanti nell'esecuzione del proprio programma, oppure ritenete che le procedure meritino ancora un approfondimento ulteriore e, in caso di risposta affermativa, in quale ottica?

La seconda questione mi sembra evidente. La vostra società dispone di un *cash flow* annuo pari ad 1 miliardo. In che modo una così rilevante massa di risorse, almeno stando alle stime annuali, concorre alle grandi infrastrutture di cui comunemente si avverte la necessità e che oggi avete con precisione delineato? Quali sono le condizioni entro le quali si può impiegare meglio questo elevato flusso di cassa per contribuire alla realizzazione delle grandi opere? In tal caso, in che modo concorrete ad ottemperare a quanto previsto dalle leggi esistenti, in particolare il *project financing* indicato dalla legge obiettivo?

PONTONE (AN). Come e quando si potranno risolvere i problemi relativi alla Salerno-Reggio Calabria e come mai in Sicilia non siete presenti? Esistono ostacoli in tal senso?

GAMBERALE. In primo luogo rispondo al senatore Pizzinato. È vero che Milano e Mestre rappresentano nodi critici, ma mi permetto di ricordare anche Genova. Anzi, se volessimo fare una graduatoria, forse Genova andrebbe messa al primo posto.

PIZZINATO (DS-U). Le caratteristiche di Genova sono diverse. Tra l'altro, bisogna tenere conto anche dell'esistenza del porto.

GAMBERALE. Se dovessimo analizzare le ore di intasamento, il tratto relativo a Genova si troverebbe al primo posto.

In ogni caso, al di là della precisazione, vi è stato un forte impegno per i nodi di Milano e di Venezia, relativamente a Milano con la Brebemi e avvalendosi della finanza di progetto. Ricordo il nuovo atto aggiuntivo per la terza corsia dell'autostrada Como-Milano e per la quarta corsia dell'autostrada Bergamo-Milano. Per queste due opere potremo avviare i cantieri entro l'anno in corso e, per la Bergamo-Milano, ritengo che si possano concludere entro due anni. Siamo soltanto in attesa della firma dell'atto aggiuntivo al quale è legato anche il suddetto elenco di opere. Con riferimento alla Brebemi, una volta avuta l'assegnazione definitiva da parte dell'ANAS, andremo avanti con la fase progettuale.

Le domande del senatore Ciccanti richiedono una risposta più articolata. Noi valutiamo l'intermodalità e i punti di riferimento portuale e ferroviario. In precedenza abbiamo avuto modo di dire che la nostra rete raggiunge molti porti e stazioni ed è dunque già predisposta per il lancio di un progetto nazionale di intermodalità, qualora però il Governo e gli operatori del trasporto via terra e via mare lo vogliano. Va detto inoltre che quando si parla di intermodalità non si deve pensare all'eliminazione del traffico pesante dalle strade, considerato che la percorrenza media dei camion è pari a 100 chilometri. L'intermodalità ha un senso economico sopra i 500 chilometri e nella parte della curva gaussiana relativa alla lunga per-

correnza si calcolano dai 5.000 agli 8.000 veicoli al giorno. È necessario lavorare per alleggerire il sistema da questo numero di veicoli, ma quando si parla di intermodalità deve essere chiaro che di questo stiamo parlando.

Per quanto riguarda il livello di saturazione esistente, nella *slide* di pagina 6 avevamo cercato di mostrare un diagramma dei flussi dove, dallo spessore della linea, si individua qual è la densità di traffico che grava sulla rete. Come dicevo prima rispondendo al senatore Pizzinato, noi abbiamo messo a punto con l'ANAS un programma di nuove opere per circa 5 miliardi di euro, che abbiamo dettagliatamente preparato nei progetti preliminari. Stiamo attendendo la definizione dell'*iter* del piano aggiuntivo, a cui è legato un complesso sistema anche tariffario. Ricordo quello che ho detto in precedenza: negli altri Paesi c'è un qualcosa di estremamente chiaro che accompagna la concessione per tutta la vita; aspetto, questo che gli investitori hanno percepito nella privatizzazione di Autostrade e che bisogna quindi confermare nel completamento di questi processi.

Per quanto riguarda il discorso molto complesso del senatore Ciccanti sulle arterie aggiuntive che potrebbero dare più snellezza ed interconnessione fra tratte autostradali, penso non tanto al semestre di Presidenza italiana, quanto al costume degli italiani che deve cambiare, perché le assicuro che nessun francese va a denunciare una propria azienda all'*antitrust* europea. Tutte le iniziative che si hanno verso le aziende italiane derivano da attività che partono dall'Italia. Quindi, è l'Italia che mangia se stessa, mentre gli altri Paesi sono forti quando decidono una linea: quando in Spagna è stato deciso di fare dell'operatore catalano l'operatore nazionale, tutto è avvenuto in sei mesi e non si è mosso nessuno; c'è stata una volontà coesa: gli operatori, che erano diversi, il sistema bancario, il sistema delle imprese di costruzione, il sistema Stato, tutti hanno contribuito. Volevano un operatore importante e così è stato. Per l'Italia non faccio commenti, però i percorsi sono più travagliati.

Non abbiamo solo un obiettivo nazionale. La nostra rete globale autostradale tocca vari punti di frontiera. Noi siamo collegati all'estero, da Est ad Ovest, con l'Austria, con la Svizzera, con la Francia; abbiamo preso recentemente una piccola partecipazione in Autovie Venete che guarda quindi verso la Slovenia; abbiamo preso una partecipazione in Autobrennero che guarda verso l'Austria, anche perché per noi l'Autobrennero è l'arteria di collegamento tra il sistema austriaco, che stiamo gestendo, e il sistema italiano, dove siamo presenti.

Il Presidente mi chiedeva inoltre se il quadro legislativo favorisce le spese. Di sicuro, la legge obiettivo ha rappresentato un passo in avanti; di sicuro, il problema, per esempio, che noi, concessionarie esistenti, dobbiamo fare le gare con la legge Merloni rappresenta un'operazione apparentemente di trasparenza ma senz'altro di appesantimento, perché è come dire che ad una qualificazione per una gara possono partecipare tutti gli italiani: non c'è una selezione, e quindi questo appesantisce il processo. Noi abbiamo un importante *cash flow*, Presidente, che tende ad essere di 1,5 miliardi di euro all'anno. Quando parliamo di un programma di investimenti diretto di 10 miliardi di euro, accompagnato a programmi di investimento

delle nostre controllate o di *project financing* a cui possiamo partecipare, è perché siamo interessati a coinvolgere tutto il nostro *cash flow* in questa importante opera di investimenti e magari anche a prendere degli indebitamenti addizionali per poter adeguare la rete. Quali sono le condizioni? Regole certe, perché noi siamo un operatore che investe a 30 anni, quindi abbiamo bisogno di regole certe per i 30 anni. Se non ci sono regole certe, è difficile fare un cammino che duri 30 anni non sapendo cosa ti aspetta, essendo soggetti alle variazioni – lo dico senza alcun personalismo – e alle interpretazioni delle variazioni, a partire dai Governi, dai personaggi, fino ai tecnici che sono gli ispiratori di talune iniziative.

Prima abbiamo dedicato una *slide* alle concessioni degli altri Paesi europei: sono molto chiare e garantiscono il percorso tariffario lungo tutta la vita della concessione. La privatizzazione di Autostrade è stata la cartolarizzazione del *cash flow* di Autostrade per lo Stato; la cartolarizzazione è avvenuta avendo ceduto ai privati questo *asset* con la propria produzione di *cash flow*. Quando parlo di privati, mi riferisco non solo a quelli del nocciolo duro, ma al mondo finanziario perché, come dicevo prima, Autostrade ha acquisito la più grande e la più rispettabile visibilità dal mondo finanziario internazionale. I nostri investitori sono i nostri più importanti fondi internazionali. Questi hanno bisogno di certezze e noi dobbiamo poter avere e dare certezze ai nostri investitori.

Vi era poi una domanda del presidente Pontone sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Presidente, la gestione è dell'ANAS, e la domanda ha altro autorevole destinatario che, sono certo, è molto pronto e molto avanzato nel dare una risposta altrettanto chiara ed autorevole. In Sicilia non siamo presenti, perché la gestione locale è basata su un consorzio per le autostrade siciliano di proprietà della Regione e su una rete che è in corso di sviluppo da parte dell'ANAS, ma siamo sempre aperti a collaborazioni.

Infine, desideravo annunciare che, nei prossimi giorni, renderemo pubblico uno studio comparativo che abbiamo svolto, idoneo anche per rispondere ad una vostra domanda sulla qualità del servizio e sulla sicurezza della rete autostradale italiana rispetto alle reti autostradali europee. Posso anticipare che i risultati ci danno ragione, quindi a smentita anche di tante voci che si sono levate contro di noi perché è sempre bene che le accuse siano documentate; accuse non documentate rappresentano più una distruzione che una costruzione del Paese e del sistema.

PRESIDENTE. Se vorrà far pervenire alle due Commissioni questo studio comparativo le saremo grati. Ringrazio i nostri ospiti per essere intervenuti.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16,20.*