

La seduta comincia alle 14.15.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Ugo Giovanni Martinat, sul processo di riordino dell'ANAS e sul trasferimento di parte della rete stradale nazionale a regioni ed enti locali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143 comma 2 del regolamento, l'audizione del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Ugo Martinat, sul processo di riordino dell'ANAS e sul trasferimento di parte della rete stradale nazionale a regioni ed enti locali.

Ringrazio il ministro per aver accolto il nostro invito e gli do subito la parola.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor presidente, in attuazione degli articoli 6, comma 4, e 13 del decreto legislativo n. 419 del 1999 è stato adottato il decreto del Presidente della Repubblica 21 settembre 2001, n. 389, recante approvazione del nuovo statuto dell'Ente nazionale per le strade, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 27 ottobre 2001. Tale decreto rientra

nel quadro generale di riordino del sistema degli enti pubblici nazionali, a norma degli articoli 11 e 14 della legge n. 59 del 1997.

Il riordino dell'ANAS era già stato già previsto dall'articolo 100 del decreto legislativo n. 112 del 1998 in base al quale si sarebbe dovuto provvedere al nuovo assetto del suddetto Ente nell'ambito della riorganizzazione delle strutture e degli uffici di cui all'articolo 9 del citato decreto legislativo n. 112 del 1998, mediante decreto legislativo, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lettera b) della legge delega n. 59 del 1997.

In particolare, l'articolo 6, comma 4, del decreto legislativo n. 419 del 1999, stabiliva che il riordino dovesse avvenire sulla base di principi e criteri contenuti nel successivo articolo 13 (revisione dello statuto), tenendo conto della sua natura di ente pubblico economico e di quanto stabilito dal decreto legislativo 29 ottobre 1999 n. 461, recante l'individuazione della rete autostradale e stradale nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 4, lettera b) della legge delega n. 59 del 1997.

Nella nuova versione dello statuto sono state riprodotte integralmente disposizioni contenute nel precedente statuto, peraltro coerenti con il decreto legislativo n. 419 del 1999, inserendo le modificazioni e/o integrazioni volte ad adeguare le disposizioni statutarie alle norme generali indicate nell'articolo 13, oltre che al dimensionamento della rete viaria nazionale risultante dal conferimento alle regioni delle funzioni in materia di viabilità.

Le modifiche apportate risultano pertanto marginali e tali da non introdurre innovazioni significative. Ciò sia in considerazione del fatto che gran parte dei

principi e criteri fissati dal citato articolo 13 sono già stati recepiti nello statuto dell'ANAS, approvato poco più di cinque anni fa, stante la recente trasformazione dell'ANAS in ente pubblico economico, sia tenuto conto che un primo e sostanziale riordino dell'Ente era già avvenuto attraverso i provvedimenti che hanno attuato il trasferimento delle strade non comprese nella rete viaria di interesse nazionale, e conferito alle regioni e agli enti locali le relative funzioni in materia di viabilità.

La fase iniziale del processo di riforma amministrativa in materia di viabilità, prevista dal decreto legislativo n. 112 del 1998, è stata portata a termine con l'emanazione del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, di individuazione della rete autostradale e stradale nazionale da mantenere alla competenza centrale per un'estensione chilometrica di circa 15.600 chilometri (oltre 6.000 chilometri di autostrade).

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 febbraio 2000, è stato quindi disposto l'effettivo trasferimento al demanio delle regioni o degli enti locali della rete residua non identificata di rilevanza nazionale per un totale di circa 28.000 chilometri. Successivamente, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri si è provveduto alla determinazione ed all'assegnazione alle regioni e agli enti locali delle risorse umane, strumentali, finanziarie ed organizzative correlate all'esercizio delle funzioni trasferite. In particolare, è stato quantificato in lire 1.648 miliardi annui l'ammontare complessivo nelle risorse finanziarie da erogare alle regioni e agli enti locali quali spese di investimento, oltre a lire 500 miliardi annui per la manutenzione ordinaria della rete ed al finanziamento - per i soli anni 2001 e 2002 - di un piano straordinario di interventi, rispettivamente di 600 miliardi e 594 miliardi.

Riguardo alle risorse umane da conferire, è stato previsto il trasferimento alle regioni di un contingente numerico pari a 3.920 unità e di 40 unità di personale con qualifica dirigenziale, con garanzia, a favore delle regioni, di lire 433 miliardi da

assegnare annualmente alle regioni a copertura delle spese di parte corrente, inclusi gli stipendi. L'articolo 7 del decreto legislativo n. 112 del 1998, prevede, inoltre, che l'operatività del conferimento decorra contestualmente all'assegnazione alle regioni e agli enti locali delle risorse umane, strumentali, finanziarie ed organizzative, con la conseguenza che il termine massimo normativamente fissato per il completamento delle operazioni preliminari al conferimento coincideva con la data del 31 dicembre 2000.

L'articolo 52 della legge finanziaria del 2001 ha poi consentito che, ove alla data del 31 dicembre 2000, non fossero state completate le procedure di mobilità del personale, le regioni avrebbero potuto avvalersi, per l'esercizio delle funzioni conferite, delle strutture delle amministrazioni ed enti già titolari delle funzioni. Nella seduta del 21 dicembre 2000, la conferenza unificata Stato-regioni-enti locali sanciva, pertanto, un accordo quadro tra ANAS, regioni e province per disciplinare l'avvalimento previsto dalla legge finanziaria del 2001 per il primo semestre 2001, mediante l'impegno dell'ANAS ad assicurare fino al 30 giugno 2001, le attività relative alla manutenzione ordinaria, al pronto intervento, alla vigilanza, agli atti amministrativi di concessione e autorizzazione e alla regolamentazione delle viabilità, nonché il servizio stagionale di sgombraneve, nelle more delle procedure di mobilità del personale.

Per lo svolgimento temporale delle funzioni gestionali concordate, il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica disponeva quindi il riaccredito all'ANAS, per il tramite di questo Ministero, dei sei dodicesimi dei trasferimenti finanziari previsti dai decreti del Presidente del Consiglio dei ministri per la manutenzione ordinaria e le spese di funzionamento e del personale, nonché il 3 per cento dei fondi per investimenti per fronteggiare le eventuali spese di pronto intervento (circa 689 miliardi).

Successivamente, a conclusione del periodo di operatività del predetto accordo quadro del 21 dicembre 2000, al fine di

ovviare ai problemi derivanti dai ritardi verificatisi in sede di effettivo trasferimento del personale e delle risorse finanziarie e nella redazione dei verbali di consegna delle strade, la conferenza unificata, nella seduta del 26 luglio 2001, ha prorogato la validità dell'accordo di avvalimento al 30 settembre 2001, a fronte del riaccreditamento all'ANAS da parte del Ministero dell'economia e delle finanze degli ulteriori tre dodicesimi delle spese di manutenzione ordinaria di personale e dell'1,5 per cento dei trasferimenti finanziari per spese di investimento per le necessità di pronto intervento, da rendicontare a conclusione.

Nel corso degli incontri del gruppo di monitoraggio dell'attuazione del trasferimento del personale ANAS alle regioni e agli enti locali per l'esercizio delle funzioni conferite, costituito presso il Dipartimento della funzione pubblica ed al quale questa direzione generale partecipa attraverso propri rappresentanti, si è appreso che le procedure di mobilità del personale sono state ultimate (come è noto, credo, a tutti); analogamente, secondo quanto riferito dall'ANAS per le vie brevi, sono stati redatti i vari verbali di consegna: si sono avute alcune contestazioni che sono state risolte.

Con la sottoscrizione, in data 17 ottobre 2001, dell'ultimo verbale di consegna delle strade con le pertinenze e gli accessori relativi, da parte della regione Campania e del corrispettivo compartimento ANAS, si è conclusa formalmente la complessa procedura prevista dal decreto legislativo n. 112 del 1998, riguardante il decentramento in materia di viabilità.

Nella successiva riunione del tavolo tecnico per il monitoraggio delle procedure di mobilità del personale ANAS, convocata dall'ufficio del commissario straordinario del Governo per il federalismo amministrativo il 19 ottobre 2001, sono state esaminate le situazioni di criticità emerse nelle realtà locali, riguardanti i seguenti tre punti fondamentali. In primo luogo: il rifiuto di presa in carico del personale ANAS, posto in mobilità per effetto dei decreti interministeriali, adot-

tati dal dipartimento della funzione pubblica di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze il 2 e 3 agosto 2001 e il 21 settembre 2001 (in tal senso si vedano le note delle province di Chieti, Pescara, Teramo, Matera, Varese, Savona, Caserta e Foggia), soprattutto per motivi attinenti i ritardi nell'accreditamento dei fondi da parte del Ministero dell'economia e delle finanze per il tramite del Ministero dell'interno. Il secondo punto riguarda i problemi organizzativi derivanti dal ritardo degli enti locali a dotarsi tempestivamente di idonee strutture tecniche e gestionali finalizzate ad espletare specifiche attività, quali ad esempio lo sgombroneve (in particolare nelle regioni Lazio, Emilia-Romagna, Marche, e nelle province di Belluno, L'Aquila e Roma). Il terzo punto concerne il rifiuto di alcune province ad assumere la titolarità di alcune strade definite dai decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 21 febbraio 2000 e 21 settembre 2001 (come, ad esempio, nel caso delle province di Foggia, Verbania e Cusio Ossola).

Per quanto riguarda il primo punto concernente il personale, a fronte delle iniziali prese di posizione degli enti locali, alcune delle quali risalenti a periodi precedenti alla stipula del passaggio di consegne, le situazioni di vere crisi si erano ridotte a quelle di Caserta e Foggia, a seguito dell'intervento della direzione generale che ha fornito tempestivamente gli elementi fondamentali per il calcolo degli stipendi e delle competenze accessorie ed ha assicurato il supporto normativo e tecnico al fine di garantire la continuità nella corresponsione degli emolumenti.

Nel corso della predetta riunione del 19 ottobre scorso, i rappresentanti della provincia di Foggia, nonostante le assicurazioni ricevute dal Ministero dell'economia e delle finanze e dal Ministero dell'interno, relativamente all'accreditamento dei relativi fondi, avevano confermato l'intenzione di non prendere in carico il personale ANAS posto in mobilità. Tale atteggiamento di totale chiusura ha determinato la netta presa di posizione del dipartimento della funzione pubblica che, sia nel corso

della predetta riunione sia con l'emissione della nota (protocollo 4288/9/NAP, sempre in data 19 ottobre 2001), ha ribadito che, a norma delle disposizioni amministrative e regolamentari emanate in attuazione del decreto legislativo n. 112 del 1998, il personale *ex* ANAS è da considerarsi appartenente agli enti subentranti a decorrere dal 1° ottobre 2001. Il problema, ad oggi, risulta quindi rientrato.

Per quanto concerne il secondo punto di criticità, sono stati elaborati con alcuni enti locali dei documenti, sotto forma di convenzione, finalizzati a dare continuità al controllo della rete stradale oggetto di trasferimento, in coerenza con la direttiva impartita lo scorso giugno dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti, garantendo, nel contempo, la sicurezza dell'utenza. Nell'ambito di tale attività è stata redatta una bozza di convenzione con la regione Lazio per la gestione della rete stradale, già di competenza ANAS, fino al 31 dicembre 2001, salvo eventuale proroga a richiesta della regione.

È stato, altresì, definito l'accordo con la regione Marche per il mantenimento, fino al 31 dicembre 2001, presso le strutture compartimentali del personale già trasferito alla regione con compensazione di eventuali oneri e spese derivanti dall'utilizzo dei locali e dei beni strumentali di proprietà dell'ente. Sono in corso trattative analoghe (ma credo definite proprio in questi giorni) con la provincia di Roma. In attesa della necessaria ratifica da parte dei rispettivi rappresentanti legali delle parti interessate, sta proseguendo con la regione Emilia-Romagna un rapporto di collaborazione sulla base di una schema di convenzione già siglato in sede locale.

Per quanto riguarda la richiesta di assistenza da parte di alcuni enti locali (ad esempio le province di Belluno e Campobasso) per la manutenzione invernale si è provveduto a risolvere la problematica attraverso l'affidamento in comodato temporaneo dei mezzi ANAS.

Relativamente all'illegittimo rifiuto di presa in carico delle strade da parte di alcune province, si è provveduto ad attivare la procedura di consegna coatta ai

sensi dell'articolo 4, comma 7, del regolamento di attuazione ed esecuzione del codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 e successive integrazioni e modifiche).

L'elaborazione dei verbali di consegna e dei relativi allegati è stata predisposta ed approntata in sintonia con le filiali dell'Agencia del demanio in modo da consentire il rispetto dei tempi fissati; pertanto, nei casi in cui la sottoscrizione dei verbali è avvenuta nel corso del mese di ottobre (come in Calabria, Lazio e Campania) il relativo differimento di data è stato richiesto dagli enti locali subentranti. L'attività di responsabile collaborazione svolta dall'ANAS, attraverso le sue direzioni, ha permesso di accelerare tutti i procedimenti, che versavano in stato di notevole ritardo.

Comunico infine che, a seguito del commissariamento dell'ANAS, avvenuto proprio in questi giorni, è stato nominato commissario l'ingegner Pozzi.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Martinat per la sua relazione introduttiva.

Autorizzo la pubblicazione della documentazione consegnata dal viceministro Martinat in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Do ora la parola ai colleghi che volessero intervenire nel dibattito per porre quesiti o formulare eventuali osservazioni.

BASILIO GERMANÀ. Lo scorso anno, al Senato, l'ex ministro Nesi parlò di 25 assunzioni da parte dell'ANAS, mentre a me ne risultano circa 2.000. Pare, infatti, che siano stati assunti circa 1.200 lavoratori socialmente utili (che credo siano stati incorporati dall'ANAS) e che altre 800 assunzioni circa siano state effettuate nel periodo preelettorale. Le chiedo pertanto, signor viceministro, con quali qualifiche sono state effettuate queste ultime assunzioni.

Sul tema del riordino, chiaramente la competenza doveva essere del Governo. Sulla riorganizzazione, infatti, il Governo precedente avrebbe dovuto vigilare affinché dopo il decentramento essa venisse

realmente effettuata, laddove è stata, invece, più volte rinviata, concretizzandosi soltanto nel mese di ottobre.

Sul tema del trasferimento alle regioni, ho manifestato all'interno della Commissione qualche perplessità relativamente ad alcune strade. Penso, infatti, ai problemi che potrebbero sorgere se le regioni decidessero autonomamente di far pagare il pedaggio su alcune arterie stradali importanti, che vengono loro trasferite. Sarebbe, quindi, forse opportuno rivedere quelle decisioni di trasferimento, a suo tempo adottate.

Con riferimento alle somme non spese, basta guardare ad esse per capire che questo ente avrebbe dovuto funzionare proprio attraverso l'investimento di tali risorse.

Relativamente al patrimonio dell'ANAS, siamo di fronte a qualcosa di immenso. In questo caso il problema è molto simile a quello che hanno le Ferrovie dello Stato: a proposito di *Metropolis*, di cui si parla da anni, ma non si capisce cosa effettivamente viene collocato sui mercati, come e quando.

Stesso discorso riguarda le somme mai incassate dall'ANAS relativamente alla tabellonistica pubblicitaria e agli accessi su molte strade statali. Personalmente sono, ad esempio, uno dei tanti che dispone di un accesso su una strada ANAS, senza aver mai pagato nulla al riguardo. Siamo, quindi, di fronte ad un ente che ha operato « alla garibaldina ».

Credo, pertanto, che dovremmo cominciare a rioccuparci dell'ANAS in modo serio per far così rivivere questo ente, che nel passato aveva anche dato un certo lustro alla nostra nazione, all'estero, sotto il profilo progettuale. Sono state, infatti, ridotte le risorse a sua disposizione, ma sono anche convinto che gli stanziamenti assegnatigli vengono sprecati e spesi in modo anomalo.

Mi auguro, quindi, che nel corso della replica del viceministro si possano affrontare analiticamente i punti di cui sopra.

FABRIZIO VIGNI. Chiedo, signor presidente, se sia possibile rinviare il seguito

dell'audizione ad altra seduta, considerando che il tempo a nostra disposizione è limitato.

PRESIDENTE. Sono dell'avviso, invece, che si utilizzi il tempo che ci resta a disposizione, prima dello svolgimento della seduta in sede legislativa, per consentire ai colleghi di formulare le domande.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Siccome ho predisposto una relazione squisitamente tecnica che fotografa lo stato dell'arte, ritengo che, per rispondere alle domande come quelle appena formulate e come quelle che certamente seguiranno, sarebbe più utile riaggiornarci ad una successiva occasione: ciò mi consentirebbe di fornire risposte adeguate.

PRESIDENTE. Anche alla luce di quanto affermato dal viceministro, proseguiamo nella seduta odierna con gli interventi degli onorevoli colleghi e rinviando la replica del viceministro Martinat ad altra seduta.

ERMETE REALACCI. Desidererei sapere se il Ministero ha intenzione, nel caso della realizzazione in concessione della autostrada Asti-Cuneo, di procedere attraverso l'apertura di una gara a livello europeo. Vorrei altresì sapere se il Ministero ha intenzione di rispettare gli accordi fissati il 5 dicembre del 2000 in relazione all'adeguamento della strada statale Aurelia ed i relativi investimenti per complessivi millecinquecento miliardi. Desidero infine sapere quali incarichi e competenze rimarranno all'ANAS in caso di progettazione di opere di interesse nazionale e/o strategico e se è nelle intenzioni del Ministero continuare nella logica della vecchia gestione e quindi nella proposizione di gare d'appalto per le diverse opere secondo le norme europee in materia

FABRIZIO VIGNI. Desidero chiedere alcuni chiarimenti al viceministro. Il primo riguarda il piano triennale per il

periodo dal 2001 al 2003; vorrei conoscere lo stato di attuazione di tale piano e sapere se il Governo conferma, in base alle risorse disponibili, l'impegno a darne esecuzione entro il 2003. La seconda domanda è relativa al riordino dell'ANAS: premesso che non ho avuto modo di seguire per intero la relazione introduttiva del viceministro, vorrei tuttavia capire meglio quale idea abbia il Governo sul riordino della struttura dell'ANAS, sia quella centrale che, inevitabilmente, dovrà essere più agile rispetto a quella preesistente, sia in merito ai rapporti e alle funzioni dell'ANAS stessa nei confronti del ministero. Auspicherei anche conoscere come si intenda riorganizzare la presenza dell'ANAS sul territorio (attualmente organizzata su base regionale attraverso compartimenti) e quale modello si ipotizza in vista della riduzione del numero delle strade in gestione.

La terza questione riguarda nuovamente il problema delle risorse; ciò perché ci giungono segnalazioni di problemi seri, dalle amministrazioni provinciali e anche regionali, per i ritardi sia nel trasferimento delle risorse, sia nella quantità delle risorse trasferite. Oltretutto sembra che fino ad oggi non siano stati mantenuti gli impegni assunti in sede di conferenza Stato-regioni: anche in proposito desidererei sapere come stanno effettivamente le cose.

PRESIDENTE. Desidero anch'io rivolgere alcune domande al viceministro Martinat. Con il trasferimento della competenza di una serie di strade statali alle province, in merito alla manutenzione ordinaria — ma soprattutto straordinaria — cosa si pensa di stabilire, nell'ambito della riorganizzazione dell'ANAS? Quali interventi si prevedono per quanto riguarda la progettazione, che una volta era centralizzata ma che adesso dovrebbe, in teoria, essere differenziata e ripartita nel territorio? Si pensa ad una progettazione di tipo federale come quella esistente negli Stati Uniti, ossia una struttura federale che si occupa degli interventi di ristrutturazione e progettazione delle strade, oppure si

pensa di creare cento o più uffici di progettazione, cioè quante sono le province italiane? La mia domanda è provocatoria, ma pone un problema reale. È chiaro che alcune province avranno una autonoma capacità di progettazione, ma credo che altre dovranno essere invece ancora sostenute dall'ANAS, se vogliono mantenere una capacità di progettazione adeguata. Quindi chiedo cosa si pensa di fare in questo campo, che a mio avviso è uno dei più importanti, per quanto riguarda la rettifica dei tracciati, la manutenzione straordinaria e così via.

UGO PAROLO. Intervengo per porre alcune questioni al viceministro Martinat.

PRESIDENTE. Mi raccomando, che riguardino la Valtellina!

UGO PAROLO. Quella, signor presidente, è una zona dimenticata dall'ANAS!

PRESIDENTE. È per questo che le ho rivolto tale invito...

UGO PAROLO. Esistono ancora le strade realizzate da Maria Teresa d'Austria, e per fortuna che vi è stata la dominazione austriaca, altrimenti non avremmo neanche quelle!

A parte questa triste considerazione, vorrei riallacciarmi a quanto detto in precedenza, per lanciare un invito al Governo ed anche per chiarire la posizione del nostro gruppo. Credo che la strada del trasferimento delle competenze agli enti locali, alle province, ma anche alle regioni, debba proseguire con forza anche per quanto riguarda l'ANAS. Penso che tale sistema sia l'unico per far funzionare meglio questo mastodontico ente che, fino adesso, ha purtroppo provocato tanto malcontento nella pubblica amministrazione. In altre parole dobbiamo lasciare all'ANAS ciò che è veramente e prettamente di interesse nazionale, ossia ciò che non può essere delegato alle regioni o agli altri enti locali: come nel caso dei trasferimenti di potere.

È evidente anche che in una operazione di trasferimenti di competenze, soprattutto all'inizio, vi possano essere problemi reali e concreti come quelli sollevati, in questa sede, dai colleghi sia della maggioranza, sia dell'opposizione. Quello dei trasferimenti dei fondi è un problema reale: è vero che vi sono stati trasferimenti di competenza per somme pari a circa mille e 600 miliardi, ma mi sembra che di cassa ne siano stati trasferiti molti meno. A mio avviso il Governo dovrà individuare un sistema di trasferimenti stabile che dia certezze alle regioni e quindi anche alle province. In altre situazioni gli enti che hanno preso in carico le strade non dipendono continuamente dalla volontà dei governi che si susseguono e che possono essere più o meno sensibili alle necessità del settore delle infrastrutture e quindi delle strade. Ciò perché gli enti hanno bisogno di programmare i loro bilanci e di avere certezze a lungo termine che non possono, pertanto, dipendere dalle scelte, a volte anche casuali, contenute nelle leggi finanziarie.

Il nostro gruppo, la Lega Nord Padania, lo scorso anno ha presentato, ad esempio, alcuni emendamenti per chiedere che una parte delle accise sulle benzine rimanesse direttamente alle regioni proprio per finanziare sia la manutenzione delle strade concesse in gestione agli enti locali, sia la costruzione di nuove vie di comunicazione. In tal modo si avrebbe la certezza dei finanziamenti la quale sarebbe legata, oltretutto, ad un consumo, quello dei carburanti, direttamente proporzionale — *grosso modo* — all'entità delle arterie viabili presenti nei territori interessati. Questa è una idea, altre soluzioni sono possibili, ma ribadisco la nostra richiesta al Governo affinché i trasferimenti delle risorse economiche alle regioni rispondano ad una strategia e non siano, invece, frutto della casualità. Tutto ciò naturalmente proseguendo nell'opera di decentramento delle competenze, anche per ribadire che non è vero che un tale sistema non funziona, laddove vi è vera autonomia, come in Trentino Alto-Adige e in Valle d'Aosta, dove mi sembra che la gestione

delle strade funzioni e che queste regioni siano ben contente di provvedere autonomamente. Sarei curioso di sentire un qualsiasi Governo affermare di volersi riappropriare della gestione delle strade in quei luoghi.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esiste una relazione tra ciò che viene corrisposto in termini di tassa e ciò che viene assegnato in termini di risorse; in questo caso è evidente che le strade non possono che essere in ottimo stato. Vi sono regioni che ricevono meno.

UGO PAROLO. È indubbio, stavo solo ribadendo l'importanza dell'autonomia.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È comunque esemplificativo per quanto riguarda le altre regioni.

UGO PAROLO. Sono d'accordo con lei.

MAURIZIO ENZO LUPI. Credo sia interesse del nostro gruppo, ma anche di tutta la Commissione, affrontare due questioni, rinviando ad un momento successivo la lettura della relazione presentata dal viceministro, così da sottolineare ora quelle sue parti che già contengono una parziale risposta.

La prima questione, già affrontata dal collega Parolo, riguarda il decentramento dei poteri ed il corrispondente decentramento di risorse. È chiaro che se il decentramento di poteri e di risorse ha un senso è certamente quello di raggiungere la migliore efficienza delle strutture che vengono realizzate in base ad esso. Vorrei sapere in che modo si sta operando tale trasferimento e quali sono le misure scelte per evitare un vuoto di poteri (mancanza di manutenzione e di interventi sostitutivi) durante il passaggio da un modello all'altro di gestione.

La seconda questione, anch'essa già affrontata dai colleghi Vigni e Germanà, riguarda la fondamentale riorganizzazione dell'ente, anche in seguito alle dimissioni

del passato consiglio di amministrazione ed al successivo commissariamento. Normalmente il commissariamento dovrebbe rendere più veloci ed efficienti una serie di azioni che chi ha il controllo dell'azienda vuole intraprendere. In questo caso ci siamo trovati di fronte ad un commissariamento esercitato ed adesso ad una riorganizzazione complessiva. Come sta procedendo tale riorganizzazione? Che rapporto esiste tra l'organo e l'ente commissariale? Essendo tale ente composto da tre vicecommissari ed un commissario (quindi una sorta di organo collegiale) quali sono e come sono divisi i poteri? Rispetto a tutto ciò in quale modo la struttura può evitare di finire in corto circuito andando, invece, nella direzione, già interna alla logica del commissariamento, da tutti noi auspicata?

DOMENICO PAPPATERRA. Vorrei porre al viceministro una domanda riguardante l'attuale fase di passaggio delle competenze. Nel corso del trasferimento di tutta questa serie di competenze come affronta l'ANAS questa fase di emergenza, soprattutto alla luce dell'avvento della stagione invernale?

Faccio questa domanda per una ragione: in Calabria, dove, come anche il viceministro sa, la delega è stata già resa operativa, l'assessore regionale ai lavori pubblici, professor Misiti, peraltro presidente del consiglio superiore, ha esercitato quasi una funzione di *by-pass*, perché, una volta che l'ANAS ha posto mano al trasferimento di un certo numero di strade alla nostra regione, la stessa regione con un atto consequenziale le ha trasferite immediatamente alle provincie. Più in particolare, alla mia provincia, Cosenza, la più grande della regione con una superficie pari all'intera Liguria, è arrivata in un solo colpo una competenza, che se su un terreno istituzionale da tempo veniva rivendicata, nell'immediato si è dimostrata abbastanza delicata da gestire. Alla prima

nevicata nelle zone della Sila e del Pollino le strade sono divenute impraticabili; noi che eravamo abituati a vedere l'ANAS intervenire, anche efficientemente sulle nostre reti stradali, soprattutto montane, abbiamo invece assistito a paurosi disservizi. Il presidente della provincia si è giustificato sottolineando il mancato invio di risorse e la scarsa integrazione del nuovo personale con quello di appartenenza provinciale, in più sembra che ci sia del personale che non accetterebbe il trasferimento; tutto ciò fa sì che non siano ancora stati raggiunti risultati importanti.

Ho voluto porre sul tavolo questa problematica per far sì che, essendo la stagione invernale ancora lunga, si ponga mano ad una regolarizzazione di tali interventi, altrimenti anche il grande processo di decentramento di funzioni, che dovrebbe essere, anche da parte di chi vi parla, salutato positivamente, rischierà di trasformarsi per i cittadini in un fatto negativo, e ciò sarebbe estremamente disdicevole. Sarebbe opportuno, soprattutto dove già sono operativi i trasferimenti, far sì che possano essere colmate tutte le lacune e le difficoltà.

PRESIDENTE. Come già concordato, le risposte alle domande verranno fornite dal viceministro nella prossima seduta. Visto che abbiamo inaugurato la serie delle audizioni a « rate », almeno per ora, dovremo continuare su questa linea...

Ringrazio nuovamente il viceministro per essere intervenuto e rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.50.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 20 dicembre 2001.*

A L L E G A T O



Ente nazionale per le strade

Direzione Generale

APPUNTO

Oggetto: Decentramento funzionale in materia di viabilità. Attuazione del D. Legs.vo 112/98.

Con la sottoscrizione, in data 17/10/2001, dell'ultimo verbale di consegna delle strade con le pertinenze e gli accessori relativi, da parte della Regione Campania e del corrispondente Compartimento ANAS, si è conclusa formalmente la complessa procedura prevista dal D. Legs.vo 112/98 riguardante il decentramento in materia di viabilità.

Nella successiva riunione del tavolo tecnico per il monitoraggio delle procedure di mobilità del personale ANAS, convocata dall'Ufficio del Commissario Straordinario del Governo per il federalismo amministrativo il 19 ottobre 2001, sono state esaminate le situazioni di criticità emerse nelle realtà locali riguardanti i seguenti tre punti fondamentali:

1. Rifiuto di presa in carico del personale ANAS posto in mobilità per effetto dei Decreti Interministeriali, adottati dal Dipartimento della Funzione Pubblica di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze del 2 e 3 agosto 2001 e del 21 settembre 2001 (in tal senso vedi note delle Province di Chieti, Pescara, Teramo, Matera, Varese, Savona, Caserta e Foggia) soprattutto per motivi attinenti i ritardi nell'accreditamento dei fondi da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze per il tramite del Ministero dell'Interno;
2. Problemi organizzativi derivanti dai ritardi degli enti locali a dotarsi tempestivamente di idonee strutture tecniche e gestionali finalizzate ad espletare specifiche attività, quali ad esempio lo sgombroneve, (Regione Lazio, Regione Emilia - Romagna, Regione Marche, Province di Belluno, L'Aquila e Roma);
3. Rifiuto di alcune Province ad assumere la titolarità di alcune strade definite dai DPCM 21/2/2000 e 21/9/2001 (come, ad esempio, nel caso delle Province di Foggia, Verbania, Cusio Ossola).

Per quanto riguarda il primo punto concernente il personale, a fronte delle iniziali prese di posizione degli enti locali, alcune delle quali risalenti a periodi precedenti alla stipula del passaggio di consegne, le situazioni di vera crisi si erano ridotte a quelle di Caserta e Foggia, a seguito dell'intervento della Direzione Generale che ha fornito tempestivamente gli elementi fondamentali per il calcolo degli stipendi e delle competenze accessorie ed ha assicurato il supporto normativo e tecnico onde garantire la continuità nella corresponsione degli emolumenti.



Nel corso della predetta riunione del 19 ottobre u.s., i rappresentanti della Provincia di Foggia, nonostante le assicurazioni ricevute dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dal Ministero dell'Interno circa l'accreditamento dei relativi fondi, avevano confermato l'intenzione di non prendere in carico il personale ANAS posto in mobilità.

Tale atteggiamento di totale chiusura ha determinato la netta presa di posizione del Dipartimento della Funzione Pubblica che, sia nel corso della predetta riunione che con l'emissione della nota prot. 4288/9/NAP sempre in data 19 ottobre 2001, ha ribadito che, a norma delle disposizioni amministrative e regolamentari emanati in attuazione del Decreto Legislativo 112/98, il personale ex ANAS è da considerarsi appartenente agli enti subentranti a decorrere dal 1° ottobre 2001.

Il problema, a tutt'oggi, risulta rientrato.

Per quanto concerne il secondo punto di criticità, sono stati elaborati con alcuni enti locali documenti, sotto forma di convenzione, finalizzati a dare continuità al controllo della rete stradale oggetto di trasferimento, in coerenza con la direttiva impartita lo scorso giugno dal Sig. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, garantendo, nel contempo, la sicurezza dell'utenza.

Nell'ambito di tale attività è stata redatta una bozza di convenzione con la Regione Lazio per la gestione della rete stradale, già di competenza ANAS, fino al 31/12/2001, salvo eventuale proroga a richiesta della Regione.

E' stato, altresì, definito l'accordo con la Regione Marche per il mantenimento, fino al 31/12/2001, presso le strutture compartimentali del personale già trasferito alla Regione con compensazione di eventuali oneri e spese derivanti dall'utilizzo dei locali e dei beni strumentali di proprietà dell'Ente.

Sono in corso trattative con la Provincia di Roma che si è riservata di aderire ad una bozza di convenzione, sullo schema di quella già elaborata per la Regione Lazio, o di chiedere il distacco fino al 31/12/2001 di alcuni tecnici ANAS (due ingegneri e quattro geometri) per garantire l'avvio dell'attività di gestione delle relative strutture provinciali.

In attesa della necessaria ratifica da parte dei rispettivi rappresentanti legali delle parti interessate, sta proseguendo con la Regione Emilia – Romagna un rapporto di collaborazione sulla base di uno schema di convenzione già siglato in sede locale.

Per quanto riguarda la richiesta di assistenza da parte di alcuni enti locali per la manutenzione invernale (ad esempio, Province di Belluno e Campobasso) si è provveduto a risolvere la problematica attraverso l'affidamento in comodato temporaneo dei mezzi ANAS.

Circa l'illegittimo rifiuto di presa in carico delle strade da parte di alcuni Province, si è provveduto ad attivare la procedura di consegna coatta, ai sensi dell'art. 4 comma 7 del

**Ente nazionale per le strade***Direzione Generale*

Regolamento di attuazione ed esecuzione del Codice della strada (D.P.R. 16/12/1992, n.495 e successive integrazioni e modifiche).

L'elaborazione dei verbali di consegna e dei relativi allegati è stata per tempo predisposta ed approntata in sintonia con le Filiali dell'Agenzia del Demanio in modo da consentire il rispetto dei tempi fissati; pertanto, nei casi in cui la sottoscrizione dei verbali è avvenuta nel corso del mese di ottobre (Calabria, Lazio e Campania) il relativo differimento di data è stato richiesto dagli enti locali subentranti.

L'attività di responsabile collaborazione svolta da questo Ente, sia attraverso le Direzioni interessate che tramite il Gruppo di lavoro all'uopo predisposto, è stata più volte riconosciuta ed apprezzata nelle sedi istituzionali esterne deputate all'attuazione del dettato normativo (Commissario straordinario per il decentramento amministrativo, Dipartimento della Funzione Pubblica, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzie territoriali del Demanio, CINSEDO e UPI ecc.).

Anche per quanto riguarda l'elaborazione delle graduatorie, distinte per Regioni e Province, del personale soggetto a mobilità volontaria e forzata, si sono rispettati i tempi e le scadenze previste dal Dipartimento della Funzione Pubblica che ha permesso allo stesso l'emanazione dei decreti di assegnazione delle risorse umane nei tempi utili al trasferimento.