

**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).*

**Seguito dell'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.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, il seguito dell'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.

Ricordo che, nella seduta di martedì 27 novembre, si è svolta l'illustrazione dei temi dell'audizione da parte del viceministro, a seguito della quale vi sono stati interventi di alcuni colleghi, che hanno posti quesiti al rappresentante del Governo. Do, quindi, la parola al viceministro Martinat, che potrà rispondere alle domande poste nel corso della precedente seduta.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente. Intendo rispondere puntualmente agli interrogativi posti.

Il primo di questi riguarda le assunzioni operate dall'ente ANAS. In ordine a quanto espresso nel corso delle audizioni circa i flussi di assunzioni presso l'ente ANAS nell'anno 2000 e, con specifico riferimento al periodo preelettorale, si precisa che le assunzioni effettuate durante il corso dell'anno 2000 sono state pari a 187 unità, nessuna delle quali ha riguardato lavoratori socialmente utili.

Sul numero complessivo di assunzioni, 170 sono state quelle effettuate a seguito di procedure selettive, 6 ai sensi dell'articolo 12, comma 10, del vigente contratto collettivo nazionale di lavoro dei dipendenti ANAS (assunzioni del coniuge o del figlio di ex dipendente deceduto o dispensato per causa di servizio), una ai sensi della legge n. 113 del 1985 (centralinisti non vedenti).

Un caso particolare è rappresentato da 11 unità, assunte nel corso dell'anno 2001, ma con decorrenza 2000, a seguito di altrettante sentenze del pretore del lavoro di Trieste, che ha dichiarato illegittimo il termine apposto ai contratti di lavoro a tempo determinato, stipulati dall'ente con i predetti dipendenti.

Occorre precisare che l'attività selettiva svolta dalla direzione del personale, durante il 2000, in considerazione dell'imminente esecuzione del cosiddetto federalismo stradale, è stata calibrata, da un lato per garantire livelli minimi di funzionalità ed operatività della struttura, dall'altro per ottimizzare le potenzialità delle informazioni contenute nella banca dati, nell'intento di individuare tutta una serie di posizioni da avviare a selezione, in funzione della ricerca di quelle professionalità che potranno essere utilizzate dall'ente nel

mutato assetto istituzionale ed in vista dei nuovi e mutati compiti cui la struttura sarà chiamata ad assolvere.

Le assunzioni, effettuate durante il periodo che va dal primo gennaio 2001 al 13 maggio 2001, sono state pari a 22 unità, ripartite per posizione organizzativa. Ancora una volta, nessuna delle 22 unità ha interessato i lavoratori socialmente utili.

Occorre, al riguardo, precisare che, delle unità assunte nel periodo sopraindicato, 18 hanno rivestito carattere obbligatorio per l'ente, in quanto 7 sono state effettuate ai sensi dell'articolo 12, comma 10, del vigente contratto collettivo nazionale di lavoro dei dipendenti ANAS ed 11 in esecuzione di ulteriori sentenze di riammissione, emesse dal pretore del lavoro di Trieste per le medesime motivazioni sopra elencate.

Le restanti 4 unità assunte durante il 2001 si riferiscono a soggetti che hanno partecipato alle selezioni effettuate durante lo scorso anno e rientrano nelle assunzioni programmate per il 2000, queste ultime hanno trovato tuttavia esecuzione soltanto nei primi mesi del corrente anno.

La seconda questione posta riguardava il patrimonio dell'ente. Il patrimonio dell'ente è regolato a termini di legge istitutiva, il decreto legislativo n. 143 del 1994, e dello statuto. Per effetto delle citate disposizioni legislative, il patrimonio dell'ente è costituito dai beni immobili, diversi dalle strade, strumentali per l'attività dell'ente. Peraltro, tale trasferimento, regolato in termini procedurali di disposizioni normative diverse, fra cui la legge finanziaria 1997, non si è ancora concretizzato. Allo stato, gli unici beni immobili di proprietà dell'ente sono costituiti dalle sedi compartimentali e dei centri manutentori. Infatti, tutti gli altri beni immobili, oltre le strade statali, appartengono tuttora al demanio dello Stato e, rispetto ad essi, l'ente agisce in qualità di custode e gestore.

Infine, si precisa che, per effetto del decentramento amministrativo, sono recentemente usciti dalla disponibilità del-

l'ente tutti i beni insistenti sulle strade, che sono passate alla gestione degli enti locali.

Per quanto riguarda i canoni per pubblicità ed accessi, nel corso degli anni 2000 e 2001, l'ente ha attivato un vasto piano di riordino dell'intero settore delle concessioni stradali, che può sintetizzarsi nelle seguenti tre macroattività: in primo luogo, attivare ed ultimare le procedure annuali di aggiornamento di tutti i canoni dell'ente, in esecuzione della legge n. 449 del 1997, articolo 55, comma 23, elaborando ed applicando tariffe di concessione notevolmente superiori agli anni precedenti al 1998; in secondo luogo, emanare circolari e procedure operative per i compartimenti ANAS al fine di rimuovere la pubblicità abusiva; in terzo luogo, coordinare il censimento su strada degli accessi e predisporre i lavori preparatori per procedure di aggiornamento dati e di regolarizzazione delle situazioni abusive.

Quanto sopra, in termini di dati concreti, si traduce come segue: primo, in una generale richiesta, nel 2000, di canoni per le licenze e le concessioni non pubblicitarie, per un importo totale di circa 70 miliardi di lire, che costituisce una cifra di circa tre volte superiore ai canoni applicati negli anni precedenti al 1998; secondo, una fatturazione, sempre nel 2000, per canoni pubblicitari, prodotta grazie all'informatizzazione del lavoro ed al coordinamento operativo centrale del settore pubblicitario, intorno ai 30 miliardi di lire: al riguardo, si segnala che la cifra di cui sopra non ha precedenti rispetto alle pregresse annualità di gestione dell'ente e che, nel 1999, la richiesta attivata per la pubblicità, dall'ANAS, è stata di circa 6 miliardi; terzo, verbalizzazione di circa seimila impianti pubblicitari abusivi, mentre di molti altri è prossima la rimozione anche con l'ausilio di ditte specializzate; quarto, censimento su strada di circa 97 mila accessi ed inizio dell'informatizzazione dei relativi dati cartacei, al fine di regolarizzare le situazioni completamente abusive riscontrate, regolarizzare le situazioni non abusive, ma necessitanti di adeguamenti tecnici alla vigente normativa ed

aggiornare i dati amministrativi delle concessioni autorizzate precedentemente al 1998.

Si deve infine aggiungere: che è attualmente in corso la richiesta di tutti i canoni di concessione per il corrente anno; che gli aumenti dei canoni pubblicitari per il 2000 sono stati contestati dalle imprese del settore con ricorso al TAR del Lazio, che ha concesso una sospensiva sugli aumenti stessi, impedendo con ciò il recupero dei crediti maturati per i canoni del 2000, fino alla definizione del contenzioso stesso, tuttora in corso; che la regolarizzazione tecnica ed amministrativa degli accessi abusivi od irregolari riscontrati è in corso presso i competenti compartimenti dell'ente, ma l'operazione pone non pochi problemi all'atto pratico, quali, ad esempio, la difficoltà ad individuare e perseguire i soggetti utilizzatori degli accessi, i quali non collaborano affatto con l'ente proprietario della strada, forti del fatto che il codice della strada stesso, con l'articolo 22, vieta la chiusura forzata dell'accesso ad opera dell'ente proprietario, se non siano stati fatti tutti i possibili tentativi di regolarizzazione della situazione abusiva rilevata. Per il medesimo motivo, il recupero dei canoni non pagati all'ANAS risulta altrettanto difficoltoso.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione del decentramento, con la sottoscrizione dei verbali di consegna delle strade, con le pertinenze e gli accessori relativi si è formalmente conclusa la complessa procedura prevista dal decreto legislativo n. 112 del 1998, riguardante il decentramento in materia di viabilità.

Successivamente, si è proceduto alla stipula di accordi e convenzioni con gli enti locali subentranti, che ne hanno fatto richiesta, al fine di garantire continuità al controllo della rete stradale oggetto del trasferimento e la sicurezza dell'utenza, in coerenza con i principi della direttiva impartita lo scorso giugno dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

In particolare, per quanto riguarda la richiesta di assistenza da parte di alcuni enti locali per la manutenzione invernale, si è provveduto a risolvere la problematica

sia mediante l'affidamento in comodato o temporaneo dei mezzi ANAS, sia con un vero e proprio rapporto di *service*.

Per effetto di tale rapporto di *service*, l'attività viene svolta direttamente dall'ANAS, in nome e per conto della regione e della provincia interessata.

In tale ambito, si ritiene che anche il problema rappresentato dall'onorevole Pappaterra, circa l'attività di pronto intervento invernale nella provincia di Cosenza, possa trovare idonea soluzione.

Per quanto riguarda il piano triennale dell'ANAS relativo al periodo 2001-2003, ricordo che è stato approvato con decreto ministeriale n.695 del 25 maggio 2001, per un investimento complessivo sulle strade statali, nel triennio in esame, di 3.453 miliardi. Il programma triennale è realizzato mediante accordi di programma annuali stipulati ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 241 del 7 agosto 1990. L'accordo di programma annuale con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2001 è stato stipulato in data 30 maggio 2001, e riporta l'elenco degli interventi appaltabili entro l'anno 2001. L'elenco è composto da 23 interventi, tutti con progettazione esecutiva pronta e per un investimento totale di 88 miliardi. A tutt'oggi sono in fase d'appalto otto interventi per un ammontare complessivo di 441 miliardi; rimangono da appaltare per fine esercizio 15 interventi per un investimento di 445 miliardi, come risulta da apposito elenco che chiedo sin d'ora venga allegato al resoconto della seduta odierna. Per questi ultimi interventi la procedura d'appalto verosimilmente si protrarrà sino ai primi mesi del 2002. Il programma triennale 2001-2003 avrà sicura attuazione nel periodo di riferimento non essendosi rilevati a tutto oggi anomalie o fatti rilevanti tali da ostacolarne il naturale iter.

In quest'ultimo periodo si sta procedendo alla rimodulazione del programma 2001-2003 al triennio 2002-2004, il perfezionamento del documento avverrà non appena definita la legge finanziaria relativa all'esercizio 2002 (il motivo di ciò è evidente). Occorrerà inoltre verificare l'impatto e le conseguenze immediate sulle

gare in corso della recente sentenza della Corte di giustizia europea in ordine al sistema italiano di verifica delle offerte anomale, e gli effetti sotto il profilo normativo.

In ordine alla richiesta in sede di audizione riferita alla progettazione delle opere, si comunica che attualmente l'ANAS soddisfa la domanda progettuale di cui necessita, in misura limitata con strutture proprie ed in maniera più larga con appalti di progettazione esterna. È intendimento dell'attuale gestione di valorizzare, anche attraverso una opportuna riqualificazione, le professionalità interne, per lo sviluppo della progettazione preliminare necessaria in sede di pianificazione e programmazione degli interventi. Ciò consentirà all'ente di assumere quella funzione di controllo della progettazione affidata all'esterno, assolvendo così un compito essenziale di verifica della qualità della stessa.

In merito alla tratta autostradale Asti-Cuneo, si conferma il carattere di obiettivo prioritario della stessa da parte dell'attuale Governo. Come è noto, dopo la revoca della concessione (si è trattato di revoca « consensuale ») l'ANAS ha proceduto in via diretta per l'affidamento di alcuni lotti e per il completamento delle progettazioni esecutive, utilizzando allo scopo le proprie risorse finanziarie. Attualmente, sono aperti cinque cantieri e i relativi lavori sono in corso. Ulteriori due lotti sono in fase di gara. Resta aperta, comunque, proprio in relazione all'importanza strategica dell'intervento complessivo, la valutazione delle modalità di completamento, anche mediante ipotesi differenziate di affidamento in concessione. La scelta dipenderà da una serie di considerazioni sulla base di fattori che diano conto anche del costo dell'investimento da parte dello Stato. E per essere ancora più preciso aggiungo che lo Stato dovrebbe aver ultimato — con gli ultimi due lotti — i fondi stanziati dalla legge due anni orsono.

Per quanto riguarda la strada statale Aurelia, in base agli accordi contenuti nel protocollo d'intesa intervenuto il 5 dicem-

bre 2000 tra questo ente, il Ministero dei lavori pubblici e le regioni Lazio e Toscana, l'ANAS ha avviato in data 18 giugno 2001 la procedura di valutazione di impatto ambientale per l'adeguamento a caratteristiche autostradali del tratto Civitavecchia-Grosseto sud. L'intervento avrebbe uno sviluppo di circa 96 chilometri e comporterebbe un investimento stimato in circa mille e 100 miliardi. Il Ministero dell'ambiente ha avviato l'istruttoria per il rilascio del parere sulla valutazione di impatto ambientale e con nota recente (n.1 2003/VIA/A.O. 13.0 del 13 novembre 2001) ha richiesto all'ANAS alcune integrazioni alla documentazione progettuale presentata. L'ente sta provvedendo in merito e si prevede il completamento del procedimento in tempi brevi.

In merito alla strada statale n. 38 preciso che la progettazione della nuova strada è coordinata dalla regione Lombardia sulla base delle indicazioni fornite dal locale compartimento ANAS. È stata già completata (dicembre 1999) la progettazione preliminare, affidata dalla regione al raggruppamento temporaneo di imprese costituito da FIAT-engineering Spa, SO.CE.CO Srl, PROGIN Spa e RPA Srl. Essa prevede la costruzione di una strada a doppia carreggiata, con due corsie per senso di marcia, del tipo III delle norme CNR, nel tratto dal trivio Fuentes (chilometro 0) fino a Sondrio (chilometro 36 circa), nonché la realizzazione di una strada ad unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia, del tipo IV delle norme CNR, nella restante tratta da Sondrio fino a Bormio (chilometro 102 circa). Il tratto dal chilometro 68 circa (verso Lovero) fino al chilometro 100 circa (verso Bormio) è già stato realizzato ed è in esercizio. Per la progettazione definitiva, la regione Lombardia ha proceduto di recente all'affidamento mediante procedure concorsuali, a liberi professionisti esterni, per singoli lotti. L'importo complessivo per la realizzazione dell'opera è stimato in circa 2 mila miliardi di lire (pari a circa un miliardo e 300 milioni di euro), in relazione ai quali si pone il

problema del reperimento delle risorse finanziarie. In pratica il progetto c'è ma mancano i fondi.

Passo ora ad analizzare la tematica delle risorse dell'ente. In ordine alle modalità di utilizzazione degli stanziamenti iscritti nel bilancio dello Stato a titolo di trasferimenti in favore dell'ente, si precisa che gli stessi sono rendicontati nel rendiconto e nel bilancio dell'ente, a norma dell'articolo 9 del decreto legislativo n.143 del 1994 e del decreto del Presidente della Repubblica n.389 del 2001.

Si precisa che i bilanci dell'ente ed i rendiconti sono soggetti ad una serie di controlli, a garanzia del corretto utilizzo degli stanziamenti assegnati: l'ente è sottoposto alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale spetta l'approvazione del bilancio e del rendiconto di gestione; i documenti contabili sono soggetti al controllo del collegio dei revisori, ai quali spetta la verifica della regolarità delle scritture contabili, nonché la certificazione, in sede di esame del bilancio consuntivo, dello stato di attuazione del programma di attività dell'ente.

Si rammenta che l'ente è soggetto al controllo della Corte dei conti, con le modalità previste dall'articolo 12 della legge n. 259 del 1958, richiamato dalla legge istitutiva e dallo statuto dell'ente.

A proposito del riordino dell'ente, ricordo che l'Ente nazionale per le strade è stato istituito con decreto legislativo n.243 del 26 febbraio 1994, subentrando in tutti i rapporti attivi e passivi già facenti capo alla soppressa Azienda autonoma delle strade. L'ente assume natura giuridica di ente pubblico economico ed acquista la piena operatività con l'emanazione dello statuto e di un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1995. La prima legge Bassanini (1997) avvia il processo di riordino della pubblica amministrazione, centrale e periferica, nonché degli enti pubblici nazionali. I criteri di tale processo di riordino sono posti dal decreto legislativo n.419 del 1999, che contiene previsioni specifiche per l'ANAS. L'adeguamento avviene con il

nuovo statuto approvato il 22 settembre 2001 con decreto del presidente della Repubblica n. 389.

Nel frattempo, si è avviato a conclusione il processo di decentramento amministrativo di funzioni in favore delle regioni e degli enti locali che in materia di viabilità ha comportato il trasferimento di circa due terzi delle strade statali agli enti locali. Tale processo comporta, di necessità, una riorganizzazione dell'ente, in considerazione delle nuove dimensioni e del conseguente nuovo assetto sul territorio. La necessità di accelerare tempi e modi di una ormai indilazionabile riorganizzazione dell'ente ha determinato il convincimento del Governo di ricorrere allo strumento del commissariamento, garantendo allo stesso tempo la continuità dell'azione amministrativa, altrimenti compromessa dal venir meno dell'organo di gestione dell'ente, per le dimissioni dell'amministratore e dei consiglieri. Obiettivo del riordino è il recupero di efficienza, professionalità ed operatività per la realizzazione dei programmi di intervento sulla rete viaria di interesse nazionale, nel rispetto del nuovo assetto di competenze delineato dal decentramento.

In ordine alle problematiche inerenti alla struttura commissariale e alla riorganizzazione dell'ente, si evidenzia che allo stato è costituito un comitato di gestione, presieduto da un commissario straordinario, che ha incaricato i vicecommissari, in funzione delle rispettive competenze, di seguire e verificare il progressivo sviluppo delle linee tematiche ad essi sottoposte.

Per quanto attiene, invece, all'attività di riorganizzazione, si sono posti in essere gli strumenti atti a proporre una rivisitazione sia dei regolamenti sia della struttura.

**PRESIDENTE.** Avverto che l'elenco delle opere da appaltare nel 2001 sarà pubblicato in allegato al resoconto stenografico.

Passiamo alle domande dei colleghi.

**FABRIZIO VIGNI.** Ringrazio l'onorevole Martinat per le risposte di carattere tecnico che ci ha fornito. Tuttavia, vorrei

tornare sulla prima relazione e su considerazioni più generali che riguardano l'ANAS, anzitutto per sottolineare che il Governo ha eluso, o meglio, ha liquidato con poche parole, nelle ultime righe, la questione politicamente più rilevante, cioè la vicenda del suo commissariamento. Dal momento che questa è la prima occasione in cui la Commissione ha la possibilità di esprimersi, credo sia giusto soffermarsi, anche se brevemente, sull'argomento per ribadire che, a nostro parere, si è trattato di una vicenda molto grave, almeno sotto due profili. Anzitutto, dal punto di vista della correttezza istituzionale nei rapporti tra Governo e Parlamento. Vorrei ricordare che il Governo aveva inviato alle Camere il provvedimento di nomina del dottor Pozzi come nuovo amministratore dell'ANAS, per il previsto parere. Successivamente, quando già le Camere lo avevano ricevuto, usando come pretesto le « dimissioni » di due consiglieri - ma, in realtà, a seguito di duri contrasti all'interno della maggioranza - il Governo ha ritirato la nomina del nuovo amministratore sostenendo, in sostanza, che a seguito di una modifica della situazione aveva cambiato idea e deciso di procedere al commissariamento. Continuo a pensare che questo comportamento sia stato scorretto, dal punto di vista istituzionale, nei confronti del Parlamento, espropriato della possibilità di esprimere il proprio parere.

Il secondo profilo, se volete più grave, attiene al carattere da noi definito di brutale spartizione politica che caratterizza la vicenda del commissariamento. Come abbiamo già denunciato, si è assistito ad uno spettacolo mai visto prima, o raramente, cioè un commissariamento deciso in base al manuale Cencelli, dato che alla nomina del commissario si è accompagnata quella di tre vicecommissari attribuiti, anche secondo gli organi d'informazione, in quota alle diverse forze politiche che compongono la maggioranza. Questo aspetto, assai poco nobile, della vicenda è stato riconosciuto dallo stesso ministro Lunardi che, in una intervista rilasciata al *Sole 24 ore*, sabato 20 ottobre

scorso, ha affermato: « Io avrei fatto una scelta tutta tecnica con Pozzi amministratore delegato e il rinnovo del Consiglio di amministrazione tra qualche mese. Ma, da una parte, sono intervenute le dimissioni di due consiglieri che hanno reso possibile il commissariamento » (sottolineo l'espressione « possibile » al posto di « inevitabile », o « necessario »), « dall'altra, capisco che anche la politica ha le sue logiche ». Mi sembra un modo abbastanza elegante per affermare che, in questo caso, le ragioni della politica erano, evidentemente, ragioni di equilibrio e di spartizioni interne alla maggioranza. A nostro parere, questo configura una vicenda molto grave, che abbiamo denunciato e torniamo a stigmatizzare.

La nostra richiesta è che sia ripristinata quanto prima la normalità democratica all'ANAS, con la nomina degli organi previsti dallo statuto.

Per quanto riguarda il decentramento e la riforma, sempre dell'ANAS, ribadisco come da parte nostra vi sia la convinzione che il processo, avviato ormai da tempo, di trasferimento alle regioni di una parte molto consistente della rete stradale sia condivisibile e giusto - noi per primi lo abbiamo voluto - anche se, probabilmente, da perfezionare e da correggere strada facendo. Sottolineo quanto già ricordato dal sottosegretario, cioè che al momento delle intese con le regioni per l'identificazione delle strade da mantenere nella competenza dello Stato e di quelle da trasferire, il risultato finale che si ottenne fu squilibrato dal punto di vista territoriale. Se osserviamo la situazione al nord, al centro ed al sud rileviamo come in quest'ultima area sia rimasta una quota molto più elevata di strade di competenza statale e sono evidenti smagliature e mancate integrazioni nella rete su cui anch'io ritengo sarà opportuno ritornare.

Questo processo di decentramento e di riforma, tuttavia, deve essere portato a conclusione e deve funzionare perché, evidentemente, ai cittadini che viaggiano interessa poco se si tratti di una strada

dell'ANAS, della provincia o del comune: l'importante è che sia una strada quanto più possibile sicura e moderna.

Da questo punto di vista, concludere il processo di decentramento significa garantire, finalmente e definitivamente, certezza di risorse alle regioni ed alle province e decidere - questo è quanto mi interessa sottolineare in questa sede - la realizzazione del nuovo modello organizzativo dell'ANAS.

Ripropongo un interrogativo, al quale non mi sembra di aver ricevuto risposta: qual è il modello organizzativo cui pensa il Governo? Siamo tutti d'accordo sul fatto che il nuovo ente ANAS dovrà essere più snello, più efficiente e concentrare il proprio impegno su quella, che rimane una rete strategica nazionale. Anche noi pensavamo che l'ANAS, pur essendo cambiata dopo la riforma del 1994, avesse bisogno di una riorganizzazione profonda, di maggiore efficienza. Tuttavia, non si è capito dalle parole del Governo, quali siano le sue intenzioni.

In queste settimane è stato accennato a volte all'idea di un'agenzia, a volte ad altri modelli, con diverse forme possibili di rapporto tra l'ANAS e lo stesso ministero. Data la rilevanza di questo ente, sia per quanto riguarda la gestione e la manutenzione, sia per quanto riguarda le nuove costruzioni, sia per quanto riguarda - non ultimo - le funzioni di controllo sulle concessionarie, è urgente definire il modello organizzativo al quale far riferimento a livello centrale e nelle sue articolazioni territoriali. Sono preoccupato perché questo Governo è in carica da più di 100 giorni, ormai quasi 200, ed ancora non si riesce a capire quale modello intende costruire.

A costo di sembrare noioso, vorrei sottolineare ancora una volta che anche questa vicenda ha riproposto la questione del conflitto di interesse relativo al ministro Lunardi ed anche un problema di serietà e di correttezza. Faccio solo un esempio: ho sotto gli occhi due dispacci di agenzia, che risalgono al pomeriggio del 17 ottobre (un momento in cui sono state sollevate polemiche successivamente alla

vicenda del commissariamento). Alle ore 17,02, il ministro Lunardi dichiara che la propria società lavora soltanto all'estero ed alle ore 19,38 il dottor Pozzi, allora in veste di amministratore della società RAV, precisa - penso correttamente - che la Rocksoil, ovvero la società di proprietà della famiglia Lunardi, riceve dalla RAV Spa un compenso. Siccome credo si tratti di attività svolte sul territorio italiano, non all'estero, ci troviamo di fronte ad un'affermazione non vera da parte del ministro Lunardi. Esiste un problema di correttezza; innanzitutto, servirebbero sincerità e trasparenza verso il Parlamento.

La cosa più seria è, comunque, il conflitto di interessi, che, a mio parere, rischia di incancrenirsi sempre più. Non intendo neanche immaginare una situazione in cui l'ANAS potrebbe trovarsi di fronte a progetti o consulenze da affidare a società che fanno riferimento al ministro o, comunque, alla sua famiglia. È evidente che si tratterebbe di una situazione non solo imbarazzante, ma intollerabile. Siamo ancora una volta costretti a ribadire che si tratta di una situazione da risolvere più presto.

**BASILIO GERMANÀ.** Ringrazio il viceministro per la sua replica puntuale. Mi ritengo, per alcuni aspetti, soddisfatto, mentre altre questioni mi hanno lasciato dubbi. Dobbiamo in primo luogo, collega Vigni, stabilire un criterio: non vi sta bene l'ingegnere che diventa ministro della giustizia, ma non vi sta bene neanche l'ingegnere che diventa ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

**ERMETE REALACCI.** Dipende da quello che fanno!

**DONATO PIGLIONICA.** Non vorrei che fossero gli ingegneri a non andare bene *tout court*!

**BASILIO GERMANÀ.** Che tutto non vada bene non è possibile!

Non voglio esprimere giudizi sul lavoro di Lunardi in qualità di ministro. Pur facendo parte della maggioranza, potrò

esprimerlo tra un anno, quando avrò avuto modo di valutare il suo operato. Dai primi atti legislativi l'impressione è che le cose potrebbero andare bene; vedremo. Non sono d'accordo quando si valuta il suo operato rifacendoci a quanto riportato dagli organi di informazione.

Il collega Vigni fa riferimento agli organi previsti dallo statuto: stiamo dimenticando che nei sei anni precedenti lo statuto prevedeva una figura importante, quella del direttore generale, mai nominato. Si tratta di una cosa strana, a meno che il collega Vigni non facesse parte di un'altra Commissione (io ero stato eletto al Senato e quindi non lo so).

Per quanto riguarda il discorso sulle strade sicure, qualcosa non va. Ho già presentato alcune interrogazioni sulla questione, che riprendo adesso (mi rivolgo, in particolare modo, agli amici ambientalisti): in Italia i *guard rail* cambiano a seconda del tipo di gestione delle gare, tranne in qualche regione più evoluta, in cui si riesce a stabilire, con un brevetto, che un determinato *guard rail* vada bene a prescindere dai *crash test*, che vengono più o meno avallati da qualche funzionario dell'ANAS e del ministero. La difficoltà è che spesso le regioni o le province, dovendo intervenire — sarà loro compito —, saranno costrette ad interpellare per la stessa tratta autostradale tre o quattro ditte diverse, perché i *guard rail* sono diversi. Visivamente è, già, una cosa brutta, ma, dal punto di vista della manutenzione, è una cosa assurda. A me, in qualità di sindaco, è capitato di trovare un breve tratto di strada con tre tipi di *guard rail* diversi — per soli 15 metri ciascuno —, per cui ho dovuto interpellare tre ditte e fare tre gare. Dovremmo avere un *guard rail* tipo, da adottare in tutta Italia e la gestione della sicurezza delle strade diventerebbe più semplice.

Il viceministro Martinat non ha fatto riferimento alla relazione della Corte dei conti: mettiamo una pietra sul passato ed andiamo avanti. Non ha fatto riferimento ai residui passivi, che sono la cosa più importante per poter dare lavoro a tutte le aziende italiane. Non ha fatto riferimento

alla trattativa privata, di cui tanto parlò l'ex ministro Nesi, in una relazione scritta, a proposito dei vertici dell'ANAS, sostenendo che non si fosse mai fatto ricorso a questo tipo di gara. Invece, la trattativa privata dell'ANAS ammonta a circa mille miliardi l'anno. Quanto sosteneva l'onorevole Nesi non è vero.

Per quanto riguarda le procedure selettive delle assunzioni, viceministro Martinat, onde evitare che vi siano i buoni ed i cattivi — o i furbi e gli sciocchi —, le cose non stanno proprio nei termini che lei riferisce o come le hanno scritto nella relazione.

Si legge ciò che, in poco tempo, giunge dagli uffici (giustamente, perché invece che in una settimana la risposta sarebbe arrivata fra tre anni). Noi che abbiamo fatto opposizione non abbiamo né capi di segreteria né capi ufficio stampa assunti all'ANAS e trasferiti alla Presidenza del Consiglio dei ministri (per essere chiari). Non abbiamo persone assunte, e quindi indispensabili, all'ANAS e quindi trasferite, comandate, come *city manager*. Quindi mettiamo una pietra sul passato e cerchiamo insieme di andare avanti. Buon lavoro.

**PRESIDENTE.** Intendo anch'io rivolgere alcune domande al viceministro Martinat. Come sottolineato dal collega Germanà, vi è il problema dei residui passivi: il tema ci colpì in quanto si trattava di circa ventimila miliardi, in base alla relazione della Corte dei conti. Potrei anticipare che uno dei primi impegni del commissario Pozzi è proprio quello di rivedere i fondi residui. Voi sapete che sotto la voce dei residui è contenuto tutto e il contrario di tutto. Posso anticipare che è in atto una revisione dei residui che riguardano l'ANAS, la quale fa già emergere tutta una serie di opere cui erano destinate risorse finanziarie e che sono attualmente iscritte a residuo; sono lavori che non hanno più ragione di proseguire, per cui è possibile recuperare mille miliardi degli oltre 21 mila riconducibili ai residui. Evidentemente questi mille miliardi saranno nuovamente disponibili ed andranno ad inte-

grare le risorse — certamente non enormi — previste dal disegno di legge finanziaria per il 2002. Credo che l'opera del commissario Pozzi sia estremamente importante: ripeto che nell'ambito dei residui vi è tutto e il contrario di tutto (lo dice uno che si è occupato di finanza pubblica fino alla scorsa legislatura). Se la Corte dei conti ha denunciato oltre 21 mila miliardi di residui di cui possiamo recuperare una parte, puramente scritturali (che quindi corrispondono a disponibilità finanziarie riutilizzabili per altri appalti), credo che ciò rappresenti un fatto estremamente importante.

Vorrei rivolgere un'altra domanda al viceministro. Nella sua esposizione iniziale è stata citata la strada statale n. 38 che va da Forte Fuentes, nella zona di Colico (il « piano di Spagna » dove si accamparono le truppe di Carlo V all'epoca delle note vicende della Valtellina) passando per Sondrio fino a giungere a Bormio. Il vero problema (noto purtroppo l'assenza del collega Parolo che, come il sottoscritto, è particolarmente interessato a questa tematica) è la strada statale n. 36 Lecco-Colico, che, come è mi stato riferito, sembra presenti addirittura delle gallerie frananti.

ERMETE REALACCI. Ringrazio il viceministro Martinat per la puntualità delle osservazioni che ha fornito in risposta alle questioni che gli avevamo rivolto nella precedente audizione. Studieremo tali osservazioni, ed al riguardo ,avremo modo di confrontarci ulteriormente; non intendo fare polemiche sugli ingegneri perché in questo paese nascerebbero scontri corporativi infiniti sull'apertura mentale degli ingegneri. Non so se il collega Germanà sia ingegnere...

BASILIO GERMANÀ. Non sono laureato.

ERMETE REALACCI. Gli ingegneri sono, come si suol dire, un po' « riduzionisti ».

PRESIDENTE. Gli architetti sono forse peggio...

ERMETE REALACCI. Gli architetti sono olisti...

Al di là delle considerazioni che svolgeva il collega Vigni, desidero comunque porre una questione al viceministro per verificare se ho compreso bene un particolare aspetto. Fra le questioni da me poste ve ne era una riguardante la strada statale Aurelia di cui, in questo periodo, si è molto discusso. Ritengo che l'adeguamento di questa strada sia un problema effettivo per il paese e che rappresenti una di quelle opere da realizzare assolutamente. Il punto chiave, a mio avviso, è che il progetto proposto dall'ANAS, fra le varie proposte possibili, è il più interessante. Ciò perché ottiene l'effetto di migliorare la strada, soprattutto eliminando una strozzatura che è chiaramente impraticabile, con una spesa ed un impatto ambientale notevolmente inferiori rispetto alle varie ipotesi avanzate (tra le quali quella del doppio tracciato). Ricordo che queste ultime andrebbero ad investire aree tutte delicatissime ed interessanti, come la Toscana meridionale ed il nord del Lazio. Mi sembra di capire, dalla risposta che il viceministro ci ha dato, che è intenzione del ministero e dell'ANAS continuare (anche con tempestività) sulla strada indicata dal progetto presentato a suo tempo dall'ANAS.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, è vero.

ERMETE REALACCI. Ciò lo ritengo un aspetto interessante perché quel progetto mi pare il migliore di quelli in circolazione.

PRESIDENTE. Tra l'altro supera le resistenze del « gruppo di Capalbio »!

ERMETE REALACCI. Ovunque si faccia un altro tracciato, come ad esempio nella zona del Sassicaia o a Bolgheri, si rovinerebbero luoghi fantastici.

VALTER ZANETTA. Credo di poter considerare il commissariamento una azione più che giusta e doverosa a fronte

dello stato in cui versava l'ANAS. Credo che ognuno di noi possa portare, in questa Commissione, più di un esempio dell'inefficienza dell'ente in questi anni e credo che il commissariamento fosse una azione tesa ad evidenziare questo stato di cose, sul quale ritengo che una energica iniziativa (che ha sicuramente dello straordinario) debba essere intrapresa con assoluta urgenza. Ho apprezzato le risposte e la relazione del viceministro (che dimostra una grande attenzione alle problematiche generali) vorrei solo evidenziare la necessità di porre maggiore attenzione ad una funzione in cui l'ANAS è stata un po' carente, quella del controllo sul sistema delle concessionarie autostradali. A fronte delle copiose risorse che vengono affidate a queste concessionarie - mi riferisco anche a disponibilità previste dalla legge finanziaria dello scorso anno - ritengo sia doveroso un maggior controllo come se l'ANAS fosse una sorta di *authority*. Faccio parte della Commissione attività produttive ed in quella sede dibattiamo il tema dell'energia e dell'entrata dei privati in questo sistema. La tendenza è comunque quella di considerare l'ingresso dei privati anche per le sue ricadute positive sul versante delle tariffe, con ciò andando anche incontro alle esigenze degli utenti. Mi sembra che si debba esercitare un controllo maggiore, ed in qualche misura una azione forte, per affermare il concetto più generale che le reti debbono mirare a garantire un miglior servizio per gli utenti. Ritengo che su ciò vi sarà sicuramente una grande attenzione anche a fronte, lo ripeto, di copiose risorse che potranno ancora essere messe a disposizione da parte dello Stato nelle situazioni, di obiettiva difficoltà, in cui anche il *project financing* o altre attività prettamente private non sono praticabili se non a fronte di una disponibilità ad intervenire da parte dello Stato.

Questa ritengo sia una richiesta obiettivamente giusta, su cui si deve porre l'attenzione, se miriamo ad un temperamento tra l'interesse generale del cittadino e quello dei gestori delle reti, mediante la fissazione di tariffe eque. Spe-

riamo che dall'azione intrapresa in questi giorni - di cui si hanno già i primi segnali, come dimostrano i contatti nei diversi compartimenti - derivi un rinnovato entusiasmo anche per lo stesso personale ANAS che, pur essendo molto valido, deve essere nuovamente motivato, sostenuto e valorizzato nelle capacità professionali presenti nei diversi dipartimenti.

Ringrazio il viceministro per aver partecipato all'audizione odierna in questa Commissione di cui, peraltro, non sono un componente ma alla quale, oggi, ho preso parte proprio per ascoltare la sua relazione. Sono convinto che l'azione intrapresa consentirà di ottenere i risultati enormemente attesi dagli utenti della rete stradale.

FRANCESCO BRUSCO. Ringrazio il viceministro per la relazione che ci ha illustrato benché, per ragioni oggettive, sia stata un po' approssimativa. Esprimo al commissario, insieme ad un saluto, il mio augurio per un buon lavoro. Sono stato tra coloro che hanno asserito l'opportunità di una gestione collegiale anche in questa fase di amministrazione straordinaria, non fosse che per la complessità che presenta il governo dell'ANAS. Come intuisco dall'elenco delle opere da appaltare entro l'anno 2001, dobbiamo registrare ancora una volta una spiccata attenzione verso le aree del centro nord, circostanza, questa, verificatasi notoriamente anche negli anni passati. Non vorrei sembrare campanilista o, per così dire, leghista alla rovescia ma - lo ribadisco puntualmente ogni volta che mi si presenta l'occasione - da questo elenco comprendente 23 iniziative soltanto due o tre si riferiscono ad un'area molto circoscritta della Campania. Non mi pare che ce ne siano altre nel sud Italia.

Non affermo questo per disapprovare le opere previste che, certamente, rappresentano una necessità. Tuttavia, desidero chiedere al viceministro, al commissario straordinario e al nostro presidente che, in sede di elaborazione dei programmi triennali afferenti alla competenza dell'ANAS, questa Commissione sia preventivamente, congruamente e tempestivamente infor-

mata affinché ciascuno di noi possa offrire un fattivo contributo, certamente non di natura tecnica ma di scelta politica, e non limitarsi a ratificare, come spesso accade a causa dei tempi stringenti.

La viabilità nazionale, regionale e provinciale, certamente, lascia molto a desiderare tuttavia, anche nell'ambito di questa complessiva e diffusa carenza, possono essere operate alcune scelte politiche. Di qui il richiamo ad un nostro coinvolgimento nella fase preventiva, e non già quando tutto è stato ormai deciso, anche con riferimento alle notevoli passività che si registrano e alle quali si potrebbe attingere per elaborare un programma di interventi.

TINO IANNUZZI. Nel ringraziare il viceministro Martinat per il suo intervento in questa Commissione, e nell'augurare buon lavoro all'ingegner Pozzi e all'ANAS, vorrei sottoporre una questione che muove dall'auspicabile intento di una leale collaborazione tra questa Commissione parlamentare, il Ministero dei lavori pubblici e la stessa ANAS, affinché le esigenze realmente prioritarie sul territorio nazionale, nelle sue diverse articolazioni, siano considerate nella giusta misura e vedano concreta realizzazione.

La questione che intendo sottoporre al viceministro e al commissario dell'ANAS ha una forte valenza nazionale e non soltanto locale. Si tratta del collegamento tra il sistema autostradale del nord e del sud del paese, che ha un punto di incrocio simbolico, ma anche di enorme difficoltà, costituito dal raccordo tra il l'autostrada A30, Roma-Caserta, e l'inizio della A3, Salerno-Reggio Calabria. Da molti anni, si producono situazioni di emergenza, con lunghissime code puntualmente alla ribalta degli organi di informazione, non più soltanto in corrispondenza dei periodi estivo, natalizio o pasquale ma con una frequenza sempre maggiore, che rasenta la quotidianità. Attualmente, il raccordo tra le due autostrade viene assolto per circa 15 chilometri dalla bretella Mercato San Severino-Salerno. L'autostrada A30, Roma-Caserta, è un'arteria a tre corsie per

ogni senso di marcia, di grande funzionalità e a percorrenza estremamente veloce. Orbene il collegamento tra la A30 e la A3 inizia con questa bretella, che funge sostanzialmente da raccordo autostradale, costituito da due corsie per ogni senso di marcia estremamente ristrette, che, in corrispondenza del nodo di Fratte - all'altezza di Salerno - e sino alla immissione sulla autostrada Salerno-Reggio Calabria, si riducono ad appena una: il tal modo si verifica una strozzatura che costituisce un autentico scandalo.

Colgo questa occasione anche per rilevare come i lavori di realizzazione della terza corsia e della messa in sicurezza del circuito autostradale Salerno-Reggio-Calabria procedano con grande fatica e con enorme lentezza; circostanza, questa, che sottoponiamo all'attenzione del Ministero.

In ogni caso, è evidente che la bretella Mercato San Severino-Salerno funge da raccordo autostradale per 15 chilometri con un tracciato assolutamente inadatto ed insufficiente. Questa situazione è ancora più grave, in quanto la bretella serve da collegamento per la città di Salerno, la sua provincia e l'intera area della Lucania con il sistema universitario ubicato nella valle dell'Irno a Fisciano, praticamente in corrispondenza del tratto terminale di questa bretella. Perciò, contemporaneamente, essa funge da raccordo autostradale; assicura lo smaltimento di un traffico universitario relevantissimo, atteso che l'Università di Salerno, ivi ubicata, ha un'utenza di circa 50 mila studenti; ed è, altresì, attraversata da un traffico di mezzi pesanti particolarmente rilevante.

Già in passato il Ministero dei lavori pubblici e l'ANAS si sono interessati al problema e sono state prese in considerazione ipotesi di realizzazione di un collegamento diretto tra la zona di Mercato San Severino e di Fisciano e il territorio del comune di San Mango Piemonte fino all'autostrada Salerno Reggio Calabria, mediante la realizzazione di una galleria sotterranea. Studi preliminari legati all'assetto geologico ed alla salvaguardia delle falde acquifere, coerenti con l'indirizzo della politica dell'ANAS, tendente ad evi-

tare, laddove possibile, la costruzione di lunghi tunnel sotterranei, hanno condotto a scartare, queste ipotesi.

È stata realizzata una progettazione preliminare, presentata nelle scorse settimane dai responsabili locali dell'ANAS, ed è in via di espletamento la gara per il conferimento dell'incarico di progettazione esecutiva per la trasformazione della bretella Mercato San Severino-Salerno dalle attuali quattro a sei corsie, più lo spazio per la messa in sicurezza.

Intendo sottolineare che si tratta di una priorità assoluta, anche nel quadro di rilancio delle grandi opere infrastrutturali. Per l'ampliamento della bretella è già stata prevista una somma, che, nel quadro degli interventi previsti, dovrebbe essere di circa 200 miliardi. Potremmo, così, avere la soluzione di una questione di valenza nazionale, che consentirebbe al collegamento del traffico autostradale tra il nord ed il sud del Paese di fare un enorme salto di qualità. Per questa ragione, vorrei indicarla come una priorità assoluta, nell'agenda degli impegni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ANAS.

DONATO PIGLIONICA. Intendo muovere un appunto all'onorevole Germanà. Lei sostiene che non sia possibile che tutti e due i ministri ingegneri si trovino al posto sbagliato. Ebbene, per l'identico motivo non è possibile che tutti e due siano al posto giusto; lascio a lei la facoltà di scegliere quale dei due occupi il posto sbagliato.

Credo che l'ANAS abbia, a fianco di un programma triennale e, poi, ad una fase di realizzazione annuale, un programma che — mi pare — si chiami programma di inseribilità, cioè opere (finanziate per uno due o tre lotti, ma non portate a completamento) che, pur ritenute degne di approvazione, per carenze di finanziamenti in quella annualità, vengono inserite in una riserva a cui attingere per i ribassi d'asta. Immagino che questo sarà il primo punto di riferimento per l'utilizzo dei 1.000 miliardi. Sarebbe possibile, in questo modo, completare opere che evitino quella terribile alternanza, per la sicurezza stra-

dale, di tratte a due corsie per ogni senso di marcia che improvvisamente si riducono ad una corsia, con condizioni a rischio per la circolazione stradale.

È possibile conoscere in Commissione il piano di inseribilità dell'ANAS? Uno dei criteri a cui fare riferimento è relativo ai 1.000 miliardi derivanti dai residui passivi? Queste opere costituiscono delle priorità oppure apriremo un'altra fase di contrattazione problematica?

Dico ciò anche in relazione alla statale 96, un'arteria fondamentale per il collegamento tra Basilicata e Puglia, al servizio di un'area industriale di grandissimo sviluppo, il cosiddetto triangolo del salotto (il territorio compreso tra Matera, Santeramo ed Altamura). Questa strada, concepita in altre epoche, è assolutamente inadeguata. Nel programma triennale, sono in atto tre lotti per quella strada. Ne rimane uno, che è nel piano di inseribilità. È auspicabile che prima si completino opere in gran parte già realizzate, piuttosto che metterle in cantiere altre, lasciando queste in sospeso. Vorrei sapere se vi sia già un orientamento in tal senso.

GIULIANA REDUZZI. Ringrazio, anzitutto, il viceministro per la sua disponibilità.

È stato fatto cenno alle strade statali 36 e 38. Vorrei sottolineare l'urgenza di interventi sulla statale 342, che collega Lecco con Bergamo. Su questa arteria sono previsti interventi importanti, che renderebbero più fluido il traffico, ma che, se non realizzati, renderebbero inefficace il completamento dell'asse interurbano, per il quale già ci siamo interessati, attraverso la presentazione di interrogazioni. Sottolineo la necessità di realizzare la variante prevista sulla statale 342. Al Senato sono stati previsti dei fondi che reputo assolutamente insufficienti per la realizzazione dell'opera prevista.

PRESIDENTE. Do la parola al viceministro Martinat.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Rispondo bre-

vemente alle questioni sollevate. Per quanto riguarda il problema dell'inseribilità, sarebbe poco serio, da parte mia, ragionare su uno o più lotti, senza aver lasciato al commissario straordinario dell'ANAS, l'onere, più che l'onore, di verificare il problema, oggi esistente, del blocco dei 15.000 miliardi. Il presidente Armani ha parlato di 1.000 miliardi, ma allo stesso modo potremmo dire un'altra cifra.

PRESIDENTE. Ho considerato questa cifra come l'inizio di una revisione.

DONATO PIGLIONICA. Sembrava un dato, non un'indiscrezione.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sarebbe irresponsabile, da parte mia, parlare di inseparabilità, non avendo conti alla mano.

L'onorevole Germanà richiamava prima la Corte dei conti. Nella relazione, svolta durante la precedente audizione, ho parlato in termini chiari ed espliciti del motivo - una serie di problemi gestionali dell'ente - per cui si è giunti al commissariamento, inducendo gli amministratori in carica a rassegnare le dimissioni.

Per dare soddisfazione all'onorevole Vigni, possiamo garantirgli che il commissario è in carica tre mesi e rinnovabile, per statuto, solo per altri tre mesi. Perciò, avremo un commissario che rimarrà in carica, al massimo, per sei mesi, con il compito, non facile, di rivedere tutto il sistema dei soldi accantonati, appalti in corso ed altro, e anche lo statuto dell'ente. Se non affrontassimo questo problema, non ci accorgeremmo se qualcosa sia cambiato. Non è più possibile mantenere gli attuali compartimenti; costano più del dovuto e servono soltanto per tenere le stanze vuote con personale che non esiste più. Bisogna ridimensionare tutto il sistema dei compartimenti e rivedere, in parte, il problema della progettualità, tenendo presente che, se è vero che l'ANAS ha ridotto le proprie strade (e dovrà fare manutenzione ordinaria e straordinaria sulle strade esistenti), è nel programma del Governo - e, quindi, compito fonamen-

tale dell'ANAS, l'ente controllore delle autostrade - l'avvio della costruzione delle nuove autostrade, con le relative concessioni. Uno dei punti di rafforzamento del nuovo ente ANAS è il tentativo di far recuperare qualche migliaio di chilometri persi nei precedenti venticinque anni, a partire dalla legge del 1975, che impediva, nel nostro paese, la costruzione di nuove autostrade.

Il motivo per cui siamo arrivati al commissariamento, onorevole Realacci, è noto. Abbiamo preferito questa scelta, onorevole Vigni, per avere una possibilità di manovra più ampia nel rivedere lo statuto. La nomina di un amministratore delegato, che rimane in carica per cinque anni (se non decide di dimettersi come capitato all'amministratore D'Angiolino) non permette di rivedere lo statuto, che, invece, deve essere rivisitato in modo organico, a cominciare dal ruolo dell'amministratore delegato. Abbiamo interesse ad avere un presidente che sia anche amministratore delegato, che non nomina un direttore generale, o ad avere un consiglio d'amministrazione ed un direttore generale e non più l'amministratore delegato?

FABRIZIO VIGNI. Bastava un commissario.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Bastava un commissario. Ma vista la mole di lavoro, se c'è da rifare solo lo statuto non vi è neanche bisogno di un commissario, si va da un burocrate - o da un buon avvocato - e si rifà lo statuto. Il problema dell'ANAS non è solo rivedere lo statuto - ossia è anche rivedere lo statuto - perché, nel momento in cui, al 1° ottobre, sono stati dismessi i due terzi delle strade a favore delle province e delle regioni e, come ho detto nella relazione e nelle risposte che ho fornito poc'anzi, ci troviamo di fronte a decine di migliaia di accessi stradali in riferimento ai quali non è possibile eseguire l'identificazione delle persone, allora vi è un ente che va rivisitato. Siamo in presenza di 15 mila miliardi incagliati per opere appaltate dove

non si sa bene se i cantieri siano aperti o chiusi (o altro) con tutto quello che ne consegue. È un dato ineludibile. Come affermato nella relazione stessa, il commissario ed i vice commissari ormai hanno ognuno un compito mirato, con incarichi demandati dal commissario per settori specifici, di riorganizzazione dell'ente, di revisione del contenzioso esistente, che è fortissimo, e di progettazione, perché l'ente deve comunque andare avanti.

Sul problema del cosiddetto conflitto di interessi dico che sarebbe anche ora di finirla; è vero che voi « picchiate » sul ministro Lunardi ma, al di là del titolo, anch'io sono interessato nel merito. Come vi sarà noto, il 31 ottobre è stato pubblicato il decreto del Presidente della Repubblica in base al quale il sottoscritto ha ricevuto deleghe per l'ANAS, le autostrade, eccetera. Io non ho conflitti, né li ha il ministro Lunardi, ma se si volessero fare delle polemiche facili allora ricordo che oggi la delega sull'ANAS e sulle autostrade è di competenza del sottoscritto, decisa dal Consiglio dei ministri, firmata dal Presidente Berlusconi e controfirmata dal Presidente Ciampi. Cosicché si chiude questo capitoletto.

Per quanto riguarda la questione posta dall'onorevole Realacci, sull'Aurelia, ricordo che già nella mia relazione si evince la risposta. Abbiamo l'intenzione, in merito, di realizzare un'autostrada utilizzando, di massima, il tracciato predisposto dall'ANAS, ad eccezione del nodo di Orbetello dove ciò non è fattibile.

ERMETE REALACCI. Quindi si prevede anche un pedaggio?

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, è così. Quando parliamo di sistema autostradale, parliamo di un sistema concessionario. In quanto alla domanda se il tracciato rimanga, aggiungo che per oltre il 90 per cento il tracciato rimane quello dell'ANAS ad eccezione della circonvallazione di Orbetello, dove va rivisto, in quanto non è applicabile il sistema autostradale. Dopodiché verrà espletato dall'ANAS un altro

dei compiti che gli spetta. Se si vogliono realizzare delle autostrade, qualcuno dovrà occuparsi di realizzare progetti di massima, fare i capitolati, le gare internazionali ed i bandi internazionali per trovare i concessionari, e non è cosa da poco.

ERMETE REALACCI. Quindi, signor viceministro, l'ANAS si limiterebbe, se non ho capito male, ad espletare le procedure di massima per poi fermarsi, pertanto senza partire con i lavori.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. No. L'intenzione del Governo è quella di realizzare una concessione autostradale.

ERMETE REALACCI. Quindi siamo in presenza di un'ipotesi diversa rispetto alla precedente, la quale prevedeva un adeguamento a caratteristiche autostradali relativamente all'ampiezza del tracciato, ma non la trasformazione di quel tratto di strada in autostrada.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Comprendo.

Per quanto riguarda l'ultima precisazione in merito alle questioni poste dall'onorevole Iannuzzi sul tratto Salerno-Mercato San Severino, a breve — diciamo fra un mese — andrà a gara la progettazione definitiva.

PRESIDENTE. Auguro buon lavoro al viceministro e lo ringrazio per la sua partecipazione ai nostri lavori.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15,30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

Licenziato per la stampa  
il 14 gennaio 2002.

## ALLEGATO

## ELENCO DEI LAVORI DA APPALTARE ENTRO L'ANNO 2001

n° interventi	COMPARTIMENTO	Strada Statale	INTERVENTO	Importo complessivo (miliardi di lire)	STATO DEGLI INTERVENTI
1	AO	26	Variante La Plantaz (Nus) tra i km 92+150 e 93+200	9,0	PROG. ESECUTIVA
2	AO	26	Lavori di allargamento e sistemazione della statale dal km 133+800 al km 136+650	6,0	PROG. ESECUTIVA
3	AO	26dir	Galleria paravalanghe dal km 1+421 al km 1+568	7,0	PROG. ESECUTIVA
4	AO	26	Lavori di prolungamento e raddoppio della galleria "Elevaz 2" al km 138+600	8,0	PROG. ESECUTIVA
5	AO	27	Variante agli abitati di Etroubles e Saint Oyen dal Km 15+180 al Km 18+700	11,0	PROG. ESECUTIVA
6	TO	20	SS 20 - Limonetto - Tenda Itinerario E74 - Consolidamento galleria Tenda - 1° Stralcio	11,0	PROG. ESECUTIVA
7	MI	varie	Lavori in esecuzione da completare	87,0	PROG. ESECUTIVA
8	MI	37	Valico di Villa Chiavenna (Castasegna)	4,9	IN FASE DI APPALTO
9	VE	12	Variante di Isola della Scala. 2° lotto - 2° stralcio.	19,0	PROG. ESECUTIVA
10	BO	16	Variante Ponte Bastia - Ravenna (abitato Alfonsine)	85,0	PROG. ESECUTIVA
11	BO	16	Variante Ponte Bastia - Argenta	80,0	PROG. ESECUTIVA
12	BO	64	Ammodernamento della statale soggetta a movimenti franosi tra le località di Silla (km 38+470) e Marano (km 45+815)	43,0	PROG. ESECUTIVA
13	BO	9	Completare alla A14 (S. Lazzaro - Osteria Grande) 2° lotto	24,0	PROG. ESECUTIVA
14	AN	E78	GROSSETO - FANO: Tronco Guinza Mercatello 3° Lotto - 1° e 2° stralcio.	53,0	IN FASE DI APPALTO
15	AQ	81	Adeguamento tratto fra Penne e Loreto Aprutino. 1° lotto: da Fontenuova a Passo Cordone.	61,0	IN FASE DI APPALTO
16	CB	212	Variante dal km 255+000 della SS 17 al km 79+530 della SS 212. Lotto 2°.	18,3	IN FASE DI APPALTO
17	NA	7 265	Completamento della Variante di Caserta.	42,0	PROG. ESECUTIVA
18	NA	212	Ammodernamento tronco Pietrelcina - S. Marco dei Cavoti. Lotto 1°.	87,0	IN FASE DI APPALTO
19	NA	212	Ammodernamento tronco Pietrelcina - S. Marco dei Cavoti. Lotto 2°.	141,0	IN FASE DI APPALTO
20	NA	212	Ammodernamento tronco Pietrelcina - S. Marco dei Cavoti. Lotto 3°.	54,0	IN FASE DI APPALTO
21	PZ	585 dir.	Collegamento S.S. 585 - A3. Completamento 1° lotto.	8,0	PROG. ESECUTIVA
22	CZ	18	Lavori di costruzione del ponte sul torrente Angitola	5,0	PROG. ESECUTIVA
23	CA	131 Cam.	Tronco SASSARI - TRUNCU REALE - PORTO TORRES. Completamento della variante dal km 6+409,86 al km 10+623,43 lotto "B".	22,0	IN FASE DI APPALTO
<b>Totale</b>				<b>886,2</b>	

INTERVENTI IN FASE DI APPALTO N. 8	441,2
------------------------------------	-------

INTERVENTI DA APPALTARE N. 15	445,0
-------------------------------	-------

Lire 500 = € 0,26

Stampato su carta riciclata ecologica



\*14STC0001340\*